

Paris d'hier et de demain : [exposition, Paris, Bibliothèque nationale, 1966]


BnF Gallica



BIBLIOTHÈQVE NATIONALE
PARIS
d'hier et de demain
1966
027.544
1966
p
A00
BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
ARCHIVES
ADMINISTRATION

PARIS

d'hier et de demain

BIBLIOTHÈQVE NATIONALE

PARIS

d'hier et de demain



PARIS

1966

La présente exposition a été organisée

en accord avec la Préfecture de la Seine

et la Délégation Générale au District de la Région de Paris.

Préface

par

M. Étienne Dennery,

Administrateur général de la Bibliothèque nationale

Beaucoup d'expositions ont été faites sur le Paris d'hier, et beaucoup le sont aussi sur le Paris de demain.

Avec l'aide du District de Paris et de la Préfecture de la Seine, la Bibliothèque nationale a eu l'ambition de traiter les deux sujets à la fois et de montrer tout ensemble les différentes étapes d'une longue évolution. Dans l'extrême diversité des formes, elle a cherché à marquer une continuité que la géographie et la politique ont, dans une large mesure, imposée.

Le développement d'une ville comme Paris est le résultat spontané des besoins qui se sont fait sentir depuis l'époque où les Gaulois s'installèrent dans l'île de la Cité, c'est-à-dire au croisement de la voie qui longeait le fleuve et de celle qui le traversait. Mais il porte également l'empreinte de la volonté des souverains, des ministres ou des fonctionnaires qui ont voulu diriger et orienter sa croissance.

Le tracé des cinq enceintes, sensiblement concentriques, qui, dans un but stratégique, économique ou administratif, ont successivement, depuis Philippe-Auguste, délimité la ville, est la marque même de cette intervention des pouvoirs. Ce sont les rois de France, de Henri IV à Louis XV, qui construisirent les cinq places royales, aux contours géométriques (place Dauphine, place des Vosges, place des Victoires, place Vendôme et place de la Concorde), au milieu desquelles devait être élevée leur propre statue. C'est Colbert qui fit dessiner les Champs-Élysées dans le prolongement des Tuileries et ouvrir le Cours de Vincennes. Et c'est Napoléon Ier qui perça la rue de Rivoli, de la Concorde à la place des Pyramides. Mais, à l'intérieur des enceintes, des quartiers entiers se sont souvent élevés plus ou moins librement, séparés encore, jusqu'au XIXe siècle, par de vastes espaces non lotis et parfois des champs : quartiers Saint-Honoré, Saint-Eustache, de l'île Saint-Louis, du Temple, par exemple sous Louis XIII et sous Louis XIV ; celui de la Chaussée d'Antin et du faubourg Saint-Germain jusqu'à l'École Militaire, sous Louis XV.

La capitale devait d'ailleurs garder, jusqu'au siècle dernier, une apparence bien différente de celle que nous lui connaissons aujourd'hui. Une ville aux rues étroites et qui n'étaient peut-être pas moins bruyantes que de nos jours, avec le vacarme des métiers, le martèlement du pas des chevaux sur les pavés, le grincement des roues et les cris des charretiers. Une ville dont la Seine était l'artère nourricière, avec ses ports,

ses ponts bordés de maisons, ses bacs, ses lavandières et ses porteurs d'eau. Une ville où les demeures, même les plus confortables nous paraîtraient obscures, car l'on cherchait plus à se garantir alors du froid et des voleurs qu'à laisser entrer la lumière.

Mais l'accroissement de la cité posait aux pouvoirs publics des problèmes toujours renaissants. Comme un musée où voisineraient le rêve et la réalité, l'exposition organisée aujourd'hui montre les projets qui n'ont cessé d'être conçus pour l'aménagement de la ville, sans toujours être réalisés : projet, sous Henri IV, d'une place de France, en demi-lune, d'où rayonnent des rues au nom de provinces, plan des Halles en bordure de la Seine, projets très nombreux d'aménagement du Louvre ou des Tuileries, plan napoléonien d'édification, au Champ de Mars, d'une cité administrative et universitaire, face au palais du roi de Rome sur la colline de Chaillot.

Le Paris d'aujourd'hui est en grande partie la création d'Haussmann.

Au milieu du XIXe siècle, un réaménagement de la capitale s'était imposé. La Révolution et l'Empire, en accélérant la centralisation de la France, avaient considérablement accru le rôle de la métropole et par là même ses besoins. De 1800 à 1850, la population de la ville avait doublé, passant de cinq cent mille environ à plus d'un million. La révolution industrielle s'était opérée ; l'ouvrier devait désormais rejoindre chaque matin un lieu de travail parfois éloigné, par des moyens de communication difficiles. Mais surtout les ruelles étroites et obscures favorisaient les émeutes. Les soucis qu'occasionnaient la défense du régime rejoignaient les intentions humanitaires du public et les nécessités de l'économie. Napoléon III et Haussmann voulaient ouvrir des voies larges, droites, aérées, où la circulation serait plus aisée et la vie plus saine, mais aussi où la troupe s'avancerait plus rapidement et ferait un usage plus efficace de ses armes.

En dix-sept ans, ils créèrent dans Paris 165 kilomètres de voies nouvelles, larges et droites, bordées pour la plupart de vastes immeubles neufs. La traversée de la capitale par les grands axes nord-sud et est-ouest les intéressait particulièrement. En outre, pour entourer la ville de larges boulevards, Haussmann aménagea sur le tracé de la barrière des Fermiers Généraux, les Boulevards Extérieurs, et, plus au centre, prolongea sur la rive gauche les Grands Boulevards qui n'existaient alors que sur la rive

droite. Il aménagea enfin le Bois de Boulogne et le Bois de Vincennes, créa le Parc Montsouris et les Buttes Chaumont.

Nul ne saurait nier l'importance de son œuvre, dont certains aspects restent cependant discutables. Le Paris d'Haussmann était peut-être grandiose pour l'époque. Il manque parfois de charme. Un long alignement d'immeubles tous semblables est assez monotone. Et le préfet de Napoléon III a délibérément sacrifié certains des quartiers les plus pittoresques, notamment dans la Cité.

Il n'est pas douteux cependant que le Paris des automobiles et des encombrements d'aujourd'hui serait impraticable si Haussmann n'avait pas réalisé, en moins de deux décennies, son œuvre gigantesque. Durant plus de cinquante ans d'ailleurs, l'urbanisme parisien a travaillé sur sa lancée.

La seule véritable innovation du début du xx[e] siècle, a été en fait la création du métro. Elle a d'ailleurs assez peu changé l'équilibre de la capitale. Le réseau souterrain calque celui des centres les plus actifs ; et les principaux croisements des lignes correspondent aux grands carrefours de la ville. Tant il est vrai que les décisions des techniciens doivent traduire, en la matière, les besoins des populations.

Depuis 1928 pourtant, des efforts réels (encore insuffisants au début et interrompus par la guerre) ont été faits pour tenir compte de la nécessité d'extension de la capitale. Paris ne pouvait être considéré en lui-même, indépendamment de l'agglomération parisienne. Si importante qu'ait été son action, Haussmann avait eu le tort de la borner aux limites administratives de la capitale, à laquelle il s'était contenté d'annexer quelques communes. Il n'avait songé à la grande banlieue que pour y faire aboutir son égout et pour y puiser des eaux fraîches.

En 1928, fut créé le premier Conseil supérieur de la région parisienne. L'idée était dans l'air depuis longtemps déjà. Le démantèlement des fortifications de Thiers avait été décidé dès 1919. Deux plans d'organisation furent élaborés dont l'un aboutit notamment, avant 1940, à la construction du premier élément de l'autoroute de l'Ouest, et dont l'autre est à l'origine des grands travaux de la Défense. Mais, en 1960 encore, l'idée maîtresse était de contenir le développement de la région, de rétablir l'équilibre entre la banlieue mal desservie et le centre de la capitale. La politique de décentralisa-

tion du Gouvernement permettait alors de croire à une limitation réelle de l'extension de la région parisienne. Le District de Paris fut instauré en 1961 et un Délégué général nommé auprès de lui. Sa mission était d'étudier l'équipement et l'aménagement de la Région dans son ensemble, et il aboutit très vite à des conclusions sensiblement différentes : s'il reconnaissait l'opportunité du développement de métropoles régionales destinées à décongestionner la capitale, il n'en prenait pas moins acte du caractère inévitable de l'extension de Paris, et cherchait avant tout à l'organiser.

Les besoins d'aménagement de la région parisienne dans son ensemble sont devenus en fait aussi pressants, plus pressants même aujourd'hui, mais pour d'autres raisons, qu'ils ne l'avaient été au temps d'Haussmann. Moitié du fait de l'accroissement naturel, moitié du fait de l'immigration, la population de la ville seule est passée depuis un siècle, d'un million à trois millions environ d'habitants (trois millions cinq cent mille le jour, deux millions sept cent mille la nuit) ; celle de l'Agglomération parisienne à près de sept millions et demi ; celle de la région parisienne à neuf millions. D'ici 1985, elle dépassera onze millions et demi d'habitants, même si le législateur réussit à faire en sorte que la population de la capitale augmente beaucoup moins rapidement que celle des autres grandes villes de France. L'accroissement du chiffre de la population ne donne d'ailleurs qu'une idée très partielle de l'accroissement des besoins. Il s'agit en effet d'une population dont les exigences se font toujours plus grandes et qui réclame plus de voitures, plus d'équipements pour son confort, plus de magasins, plus d'écoles pour ses enfants, plus d'espaces verts aussi pour ses loisirs. Or les espaces verts disparaissent à mesure que les constructions de toute nature deviennent plus nombreuses. Le choix des priorités s'impose.

Et le problème de l'extension de Paris, qui a hanté tant d'esprits depuis tant de siècles, trouve des solutions nouvelles. Problèmes de l'habitat d'abord. La formule du gratte-ciel, ou du moins du building géant, est désormais adoptée. Sur les terrains libérés par la S.N.C.F. à Maine-Montparnasse s'élève déjà un vaste groupe immobilier, destiné à des logements, à des bureaux, à des magasins, et qui représentera, lorsqu'il sera terminé, une des plus vastes opérations actuelles de l'urbanisme parisien. De même, le front de Seine, sur la rive de Grenelle, sera dominé par de très hauts immeubles avec, à l'entrée, des niveaux différents pour la circulation des automobiles, pour leur

stationnement et pour le passage des piétons au travers de jardins suspendus. Au nord-est, trente-neuf bâtiments, de treize à quinze étages, avec cinq tours de vingt étages, abriteront, place des Fêtes, dans le XIXe arrondissement, un ensemble de quinze mille habitants. A l'est, cinq mille logements sont envisagés à Bercy, en bordure de la Seine et d'un parc de huit hectares, avec tous les équipements culturels et sociaux nécessaires à la vie de leurs occupants. A l'ouest, en dehors même de la capitale, le quartier de la Défense voit s'élever entre le pont de Neuilly et la place de la Défense proprement dite, une dizaine de gratte-ciel de vingt à vingt-deux étages, accessibles par une route circulaire, ceinturant la zone, mais également par une voie de dégagement, entièrement souterraine.

Le problème de la circulation doit en effet être résolu en même temps que celui du logement. Il se pose avec beaucoup d'acuité à Paris, où une personne au moins sur cinq possède une automobile. La construction, au-delà des boulevards des Maréchaux, d'un nouveau boulevard périphérique, dont le premier tronçon, de huit kilomètres, entre la porte d'Italie et la porte de Sèvres, est déjà achevé, permettra une liaison plus aisée entre les communes de la banlieue immédiate, et facilitera sensiblement le passage d'un lieu à l'autre de la capitale. L'accès à cette dernière est d'ailleurs largement amélioré par l'ouverture des nouvelles autoroutes du nord et du sud. Et sa traversée d'est en ouest est rendue plus rapide par l'aménagement des berges, où un parcours de plusieurs kilomètres sans feu rouge est en voie de réalisation. En outre, la construction d'une première ligne directe du réseau express régional est déjà en construction.

Paris s'internationalise et se décentralise. Les plus grands de ses bâtiments publics récemment construits ont été destinés à affirmer le rayonnement mondial d'une ville qui, comme l'écrivait Victor Hugo il y a déjà un siècle, porte en elle « l'envergure latente d'un continent » : l'U.N.E.S.C.O., l'O.R.T.F., la gare d'Orly et demain celle de l'aéroport nord, prouvent le rôle international de la capitale. Mais en même temps le centre se décongestionne. Le Paris du Gouvernement, de l'Histoire, de l'Université, et des Affaires, celui qui va de Montparnasse à Montmartre et de l'Étoile à la Bastille, essaime dès maintenant de tous côtés. Une Faculté des Sciences existe déjà à Orsay ; une Faculté des Lettres et une Faculté de Droit sont créées à Nanterre, une autre

Faculté des Sciences le sera bientôt à Villetaneuse. Des grands magasins ont été aménagés à la Nation et à la Villette. Enfin, symbole même des encombrements de Paris et des erreurs commises par ses édiles, les Halles, bientôt transférées à Rungis, libéreront l'un des quartiers les plus centraux de la métropole.

Pour la première fois un plan officiel complet de développement de l'agglomération parisienne vient de paraître. C'est le « Schéma directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région de Paris », publié par la Délégation générale au District. Il est dominé, me semble-t-il, par deux idées essentielles. La création d'abord, dans l'agglomération même, de centres urbains nouveaux dont la population atteindra trois cent mille à un million d'habitants, qu'il s'agisse de villes nouvelles ou d'ensembles de quartiers réorganisés. Dans ces centres, où la priorité sera donnée aux équipements publics, se trouveront la plupart des emplois de bureau, des magasins, des établissements d'enseignement, des lieux de culture ou de distraction ; il sera possible à la majorité des citadins d'y poursuivre leur vie quotidienne, sans se rendre chaque jour dans la capitale.

La deuxième de ces idées est celle des axes préférentiels d'urbanisation. Ces axes ont suivi et suivront tout naturellement les grandes voies de communication ; jadis les fleuves et les routes, puis les chemins de fer, demain sans doute aussi les autoroutes, sinon les voies menant aux grands terrains d'aviation dont le voisinage est bruyant. Le rôle des autorités consistera notamment à tenter de canaliser cette expansion selon quelques axes seulement, trois ou quatre peut-être, afin d'éviter qu'ils ne soient trop proches les uns des autres, que les espaces intercalaires ne soient trop rapidement comblés et que, contrairement aux règles de l'hygiène moderne, la nature et la verdure ne s'éloignent de plus en plus des populations. De nombreuses liaisons ferroviaires ou routières devraient exister pourtant entre ces différents axes. L'agglomération disposerait alors de liaisons comparables à celles dont Haussmann dota la capitale. Ce dernier s'était placé sur le plan purement urbain. C'est à l'échelle de la Région tout entière que l'œuvre est désormais conçue et doit être réalisée dans les années à venir.

Mais entre le Paris d'hier et la région parisienne, telle que l'entrevoit le « Schéma directeur », il n'y a pas seulement une différence d'échelle ; il y a une diversité de nature. Si vaste qu'elle ait été, la tâche était jadis relativement simple : il s'agissait de percer

de larges avenues dans une cité aux contours strictement délimités. Au niveau de la région parisienne, il est maintenant nécessaire d'envisager l'existence de villes entières, avec leurs équipements propres, mais aussi leurs connexions étroites, dans une perspective de développement dont l'évolution devrait être organisée sur plusieurs générations, mais qui, du fait notamment du progrès technique et social rapide, est particulièrement difficile à déterminer.

Je voudrais en terminant féliciter M. Edmond Pognon, conservateur en chef du département des Cartes et Plans à la Bibliothèque nationale, qui a, dans la préparation de cette exposition, montré toute la compétence et toute l'érudition qui sont les siennes. Et je ne saurais oublier ses collaboratrices, Mlle Françoise Bonnin, bibliothécaire au cabinet des Estampes où elle est chargée des collections topographiques, et Mlle Claire Ambroselli, assistante au département des Cartes et Plans.

Je tiens à remercier particulièrement M. Paul Delouvrier, délégué général au District de la région parisienne, pour l'aide très grande que lui et ses collaborateurs, MM. Deschamps, Bavoux et Lecureuil, nous ont donnée, ainsi que le Préfet de la Seine, M. Raymond Haas-Picard. M. Delouvrier et M. Haas-Picard n'ont pas seulement pensé aux problèmes de la capitale, mais ont déjà contribué à les résoudre.

de larges avenues dans une cité aux contours strictement définis. Au niveau de la région parisienne, il est maintenant nécessaire d'envisager l'existence de villes entières, avec leurs équipements propres, mais aussi leurs connexions étroites, dans une perspective de développement dont l'évolution devrait être organisée sur plusieurs générations, mais qui, du fait notamment du progrès technique et social rapide, est particulièrement difficile à déterminer.

Je voudrais en terminant féliciter M. Edmond Pognon, conservateur en chef du département des Cartes et Plans à la Bibliothèque nationale, qui a, dans la préparation de cette exposition, montré toute la compétence et toute l'érudition qui sont les siennes. Et je ne saurais oublier ses collaboratrices, Mlle Françoise Bonnin, bibliothécaire au cabinet des Estampes où elle est chargée des collections topographiques, et Mlle Claire Ambroselli, assistante au département des Cartes et Plans.

Je tiens à remercier particulièrement M. Paul Delouvrier, délégué général au District de la région parisienne, pour l'aide très grande que lui et ses collaborateurs, MM. Deschamps, Bavoux et Lecureuil, nous ont donnée, ainsi que le Préfet de la Seine, M. Raymond Haas-Picard. M. Delouvrier et M. Haas-Picard n'ont pas seulement pensé aux problèmes de la capitale, mais ont déjà contribué à les résoudre.

LISTE DES PRÊTEURS

COLLECTIONS PUBLIQUES

Musée du Louvre
(Département des Peintures, Musée du Jeu de Paume et de l'Orangerie)

Musée Carnavalet

Musée de l'Ile de France
Château de Sceaux

Archives Nationales

Bibliothèque Historique de la Ville de Paris

Bibliothèque administrative de la Préfecture de la Seine

Ministère des Affaires Culturelles

Préfecture de la Seine

Délégation Générale au District de la Région de Paris

Régie Autonome des Transports Parisiens

COLLECTIONS PARTICULIÈRES

MM. Reynold Arnould, Authemant, Robert Auzelle (Séminaire « Tony Garnier »), Henry Bernard, Boitel, Noël Boutet de Monvel, Joseph Bukiet, Jean Cailleux, Robert Camelot, R. Caseneuve, Claude Charpentier, Chassereau, Jean Chauliat, J.-P. Chauliat, Michel Colle, J. Faugeron, Wulbert Feigelmann, Yona Friedman, Gonnot, Jacques Greber, André Gutton, Michel Holley, Albert Laprade, Pierre Lavedan, Gaston Leclaire, Claude Lecœur, André Lods, Raymond Lopez, Rémy Lopez, Jean de Mailly, Paul Maymont, Serge Minil, Minost, E Peray, Mlle Colette Pettier, MM. Henry Pottier, François Prieur, Proux, Nicolas Untersteller, André Wogenski, Bernard Zehrfuss.

Association pour la sauvegarde et la mise en valeur du Paris historique, Marché d'Intérêt National de Rungis-La Villette, Caisse des Dépôts et Consignations, Établissement Public pour l'Aménagement de la Région de la Défense, Revue « Architecture d'aujourd'hui », Société Aérotrain « Bertin », S.E.R.M.A. (Société d'Études de Rénovation du Marais), G.E.C.U.S., I.A.U.R.P., S.A.E.S., S.E.M.E.A. 15.

CATALOGUE

I. LES ENFANCES DE PARIS

César avait trouvé, en 52 av. J.-C., le peuple des Parisii *installé dans l'île de la Seine qui deviendra la Cité. Son légat Labiénus vainquit leur chef, Camulogène. Dans les siècles suivants, les Romains établirent la ville de Lutèce rive gauche, sur la montagne Sainte-Geneviève. Ils y appliquèrent leurs conceptions de l'urbanisme : la cité fut bâtie selon deux axes perpendiculaires, une voie nord-sud dite* cardo *et une voie est-ouest appelée* decumanus. *Les autres rues, larges de sept à huit mètres, étaient en principe parallèles à l'un ou l'autre de ces axes, qui correspondaient sensiblement à nos rues Saint-Jacques et Soufflot. Les fouilles contemporaines ont montré l'existence d'un théâtre à l'emplacement de la rue Racine, de thermes sous le collège de France. Les ruines des arènes (hors de la ville) et des thermes de Cluny ont été dégagées.*

La prospérité de Lutèce reposait essentiellement sur le commerce par voie fluviale ; l'île est le siège d'une corporation de Nautes ; elle paraît d'ailleurs être restée le centre de la vie municipale et religieuse ; le forum s'y trouvait peut-être.

Les invasions, dès le IIIe siècle, anéantirent la Lutèce gallo-romaine. Les Parisiens se retranchèrent alors dans l'île. Ce fut la première et la dernière fois que Paris se rétrécit. Clovis en fit sa capitale en 508 (?). Les Carolingiens se soucièrent peu de Paris, qui pourtant, en 885, quand les Normands l'assiégèrent, fut qualifié par l'archevêque de Reims de « tête et clé des royaumes de Neustrie (pays entre Seine et Loire) et de Bourgogne ».

Paris devient alors la ville principale des domaines de la famille qui disputa pendant le Xe siècle la couronne aux Carolingiens, et qui triomphe avec Hugues Capet en 987. Dès lors il fait figure de capitale et se développe rapidement.

Sur les deux rives, des pôles d'attraction sont constitués par les grandes abbayes : rive droite, Saint-Martin-des-Champs, voisine de la voie romaine qui prolongeait le cardo *et qui deviendra la rue Saint-Martin ; Saint-Denis, qui engendre une rue de son nom, parallèle à la précédente ; rive gauche, Saint-Germain-des-Prés, Sainte-Geneviève, Saint-Victor. Déjà le grand marché de la ville s'évade de l'île pour s'établir sur la « Grève » de la rive droite. Aux flancs de la montagne Sainte-Geneviève, dès le XIIe siècle, l'afflux des étudiants attirés par des maîtres renommés fait naître un quartier intellectuel ; une fois l'Université fondée sous Philippe Auguste, toute la rive gauche sera ordinairement appelée « l'Université de Paris ».*

Philippe Auguste est précisément le premier roi de France qui ait eu pour sa capitale des conceptions d'urbaniste ; il est le dernier à avoir favorisé l'extension de Paris en élevant autour une enceinte qui englobait des territoires non encore bâtis. Il fit paver en carreaux de grès quelques voies principales. Il construisit la tour de Paris, premier élément du Louvre. Il offrit aux marchands ambulants de la place de Grève l'abri de deux halles couvertes là-même où nos Halles se trouvent encore aujourd'hui pour quelque temps. Il fortifia par le Petit-Châtelet la tête du Petit Pont (rive gauche). C'est sous son règne que l'évêque Maurice de Sully entreprit la reconstruction de Notre-Dame telle qu'elle existe de nos jours, un peu trop restaurée par Viollet-le-Duc.

Le temps de saint Louis est surtout marqué par la construction de la Sainte-Chapelle, contre le Palais-Royal d'alors, et par l'établissement des Templiers, qui assainissent toute la région du Marais — sans lui faire perdre son nom —, donnant naissance à un nouveau quartier qui se peuplera vite.

Charles V, secondé par le prévôt des marchands Hugues Aubriot, élargit l'enceinte de la rive droite pour y englober le Louvre, que l'architecte Raymond du Temple convertit en une luxueuse résidence. Il s'en ménage une autre en constituant, par la réunion de plusieurs maisons de seigneurs ou de bourgeois, l'hôtel Saint-Paul, et le protège en construisant la Bastille. Aubriot pave mainte rue, creuse le premier égout, perce des voies nouvelles, bâtit en pierre — grande nouveauté — le pont Saint-Michel. Depuis Étienne Marcel, dont Charles V, encore dauphin, avait réussi à conjurer l'entreprise révolutionnaire, les échevins se réunissent place de Grève, dans la « maison aux Piliers » qui est le premier Hôtel de Ville. Les grands seigneurs se font construire dans le Marais des hôtels luxueux.

Après la mort de Charles V, la seconde et très dure phase de la guerre de Cent Ans, dont Paris est un des théâtres tristement privilégiés, ralentira son développement et entravera plus encore son aménagement.

1. LA LUTÈCE GAULOISE telle qu'on l'imaginait au XVIIIe siècle. Gravure copiée de celle de Delamare dans l'*Atlas géographique de l'Isle de France* de Beaurain (1749), publiée par Cointeraux vers 1792. Épreuve col. — B.N., Est., Va 213.

2. LUTÈCE SOUS LE HAUT-EMPIRE. D'après Th. Vacquer, F.-G. De Pachtere et P.-M. Duval. Plan réalisé par le Service d'urbanisme de la Ville de Paris. — B.H.V.P.

3. PETITE CONSOLE DE PIERRE BLANCHE en forme de proue de navire, trouvée dans la Cité vers 1864. — Musée Carnavalet.

Ces consoles décoraient la base des voûtes de certains monuments. P. M. Duval a étudié celles des Thermes de Cluny. Il évoque celle-ci aux pages 215-216 de son *Paris antique*, et remarque que le sujet est particulièrement en rapport avec la vocation nautique de Lutèce.

4. PLAN DE LA VILLE DE SAINT-DENYS EN FRANCE ET DES ENVIRONS, 1704. Levé sur les lieux par Dumesnil, Voyer. Gravé par Inselin. — B.N., C. et Pl. Reg. C. 1928.

La ville de Saint-Denis se forma au Ve siècle autour de l'église aujourd'hui reconstruite de Saint-Denis de l'Estrée sur la voie Romaine de Paris à Pontoise. Ce fut le roi Dagobert qui fonda l'abbaye et l'abbatiale à son emplacement actuel au-dessus du tombeau de saint Denis. En 1122, Suger, conseiller de Louis VI le Gros, puis de Louis VII entreprit la reconstruction de l'église. Dès lors, la ville se groupe peu à peu autour de l'abbaye. La Révolution supprima le monastère, les tombeaux des rois furent violés, l'église abbatiale désaffectée, puis rendue au culte par Napoléon Ier qui transforma les bâtiments monastiques en maison d'éducation. C'est depuis la Révolution que Saint-Denis a pris son caractère industriel et populeux. En 1789, elle n'avait que 6 000 habitants et 6 usines, en 1855, elle comptait 15 000 habitants et 94 usines.

5. VUE DE L'ÉGLISE ABBATIALE DE SAINT-VICTOR, DE L'ORDRE DES CHANOINES RÉGULIERS. Dessinée et gravée par J. Marot. — B.N., Est., Va 256c.

L'abbaye Saint-Victor fondée en 1114 recouvrait un vaste quadrilatère délimité de nos jours par le grand préau de la Halle aux vins, les rues des Fossés Saint-Bernard, de Jussieu, Linné et Cuvier. Les jardins descendaient jusqu'à proximité de la Seine. Son église, refaite sous François Ier, était au XVIIIe siècle un important édifice de 70 m de long, 25 m de large et 35 m de haut. L'abbaye fut fermée à la Révolution, l'église désaffectée et tous ses monuments démolis en 1811-1813 pour construire la Halle aux vins.

6. LA CHARTREUSE DE PARIS. — A Paris, chez N. Langlois avec privilège. — B.N., Est., Va 262b.

En 1257, saint Louis attribue aux chartreux le château de Vauvert auquel furent ajoutés au cours des siècles les différents bâtiments : quarante cellules, puis la chapelle en 1325, le grand et le petit cloître et finalement les terrains du Sud-Est en 1617. Cette « Chartreuse de Vauvert » fut fermée et vendue en 1790. Son enclos couvrait alors un vaste triangle dont les sommets peuvent être situés l'un à l'extrémité de l'École des mines, le second au coude que fait la rue Duguay-Trouin et le troisième à l'intersection de la rue Henri Barbusse et du boulevard de Port-Royal.

En 1798, le Conseil des Anciens décide le percement d'une place et de rues secondaires sur son emplacement — origine de la rue d'Assas, de la partie nord de l'avenue de l'Observatoire et de la rue des Chartreux — et le reste est réuni au jardin du Luxembourg.

7. Plan général de l'Abbaye de Saint-Germain-des-Prez comme elle est présentement, 1723. Gravé par P. Sanry. — B.N., C. et Pl., Ge. D. 3622.

Édifiée vers l'an 1000, l'église fut entourée au XIIIe siècle de tous les bâtiments conventuels. Son enceinte avec fossés, construite sous Charles V pour protéger l'abbaye qui était en dehors de la ville, fut démolie à la fin du XVIIe siècle quand la ville eut rejoint l'abbaye, mais elle resta toujours entourée d'une clôture percée par les quatre portes mentionnées sur la gravure : la porte Furstenberg qui donne sur la rue Furstenberg, ouverte en 1699 pour donner un débouché direct sur la rue du Colombier (Jacob) qui longeait le fossé nord; la porte Saint-Benoît sur la rue Saint-Benoît qui remplaça vers 1678 le fossé ouest; la porte de Sainte-Marguerite sur la rue Sainte-Marguerite (fossé nord) aujourd'hui rue Gozlin; la porte du petit Bourbon sur la rue de l'Échaudé (fossé ouest).

Son domaine comprenait toute la région qui constitue nos VIe et VIIe arrondissements, et s'étendait jusqu'aux environs de Saint-Cloud.

A l'intérieur de son enclos, les rues Abbatiales [de la petite Boucherie], Cardinale, Furstenberg, Childebert et Sainte-Marthe [aujourd'hui disparue lors du percement du boulevard Saint-Germain] sont percées au début du XVIIe siècle.

L'abbaye fut supprimée à la Révolution et ses bâtiments conventuels vendus en 1792. Devenus entrepôts à poudre, fin 1795, celle-ci explosa et un incendie s'en suivit, qui détruisit tous les bâtiments.

En 1800, la rue de l'Abbaye est percée entre les rues de l'Échaudé et Saint-Benoît; en 1804, la rue Bonaparte entre la rue du Colombier et la rue de Childebert, et actuellement le square Laurent-Prache recouvre la partie sud-ouest du jardin du Cloître. Enfin, la célèbre prison de l'abbaye fut démolie en 1857, en vue du percement du boulevard Saint-Germain.

8. Maison de la rue Volta. Photo Jean Roubier. — B.N., Est., Va 242 c.

C'est la plus vieille maison de Paris. Elle a été construite vers 1300. On pense que cette maison devait être celle du bailli du domaine rural du bourg Saint-Martin-des-Champs et qu'elle était donc la plus belle et la plus haute du quartier. Elle comprend un rez-de-chaussée à deux boutiques, quatre étages et une rangée de mansardes.

9. Le mur de Philippe Auguste, rue Clovis. Photo Atget. — B.N., Est., Va 256.

Cette enceinte, commencée en 1190 et terminée en 1213, enfermait 273 hectares. Quand fut bâtie rive droite celle de Charles V, elle ne fut pas démolie, sauf les portes qui gênaient la circulation, ce qui explique le grand nombre de vestiges qui en subsistent. Le mur a été exhaussé de près de 3 m en 1356 et déchaussé en 1685, lors de l'adoucissement de la pente de la rue du Cardinal Lemoine, d'où une double raison de sa hauteur anormale.

10. Entrée de saint Denys a Paris. — B.N., ms. n. a. f. 1098, f. 36. XIIIe siècle.

Cette enluminure illustre une vie de saint Denys exécutée en 1250 dans la célèbre abbaye qui porte son nom.

11. L'abbaye de Saint-Martin-des-Champs. — B.N., ms. n.a. latines 1359. XIIIe siècle.

La scène représente le roi Philippe Ier et les seigneurs laïcs et ecclésiastiques ayant souscrit le privilège royal accordé en 1067 à cette abbaye.

12. Les ponts de Paris au début XIVe siècle. — B.N., ms. français 2091, f. 99, et 2092, f. 38.

Ces petites scènes très vivantes de la vie parisienne au XIVe siècle illustrent une vie de saint Denis offerte en 1317 au roi Philippe V par l'auteur Gilles de Pontoise, abbé de Saint-Denis. Parmi les boutiques installées sur les ponts mêmes on reconnaît un changeur, un orfèvre, un marchand d'armes. La seconde miniature représente les moulins du Grand-Pont.

Voir la reproduction p. 54.

13. « Maison du Grand Pignon » de Nicolas Flamel, 51, rue de Montmorency. Photo. — B.N., Est., Va 245a.

C'est la plus vieille maison de Paris après celle de la rue Volta. Elle a été construite en 1407 pour Nicolas Flamel, grand bienfaiteur de Saint-Jacques La Boucherie qui y logeait les cultivateurs des terrains avoisinants.

14. Les Moulins de Corbeil. Dessin du XIVe siècle. — Arch. nat., Musée de l'histoire de France.

Ces moulins, représentés ici avant et après la reconstruction en plus grand de celui de Tanlay (à gauche), sans doute à l'occasion d'un procès qui résulta de cette modification, sont les ancêtres des Grands Moulins de Corbeil. Ils participaient déjà à l'alimentation en farines de la capitale.

15. Le Palais-Royal au temps de Charles VI. — B.N., ms. français 23379, f. 53. XVe siècle.

L'auteur, Pierre Salmon, offre au roi le livre qui lui est dédié. Cela se passe à l'intérieur de la demeure royale, probablement l'hôtel Saint-Paul. Sur le même plan la cour avec ses gardes, la rue et ses passants dont deux se préparent à entrer chez le roi.

16. Vue de Paris prise de la plaine Saint-Denis, xve siècle. — B.N., ms. français 2829, f. 92. xve siècle.

Le sujet de la miniature est tiré de la vie et miracles du roi saint Louis. Deux religieux se rendant à Saint-Denis sont témoins d'une guérison miraculeuse. On aperçoit à gauche l'abbaye de Saint-Denis, devant les deux moines; au loin Montmartre, et plus près le gibet de Montfaucon; à droite la cité de Paris vue du nord.

Voir la reproduction p. 54.

17. Visite du jeune Louis II d'Anjou a Paris. — B.N., ms. français 2645, f. 321v. xve siècle.

Cette enluminure illustre un chapitre des Chroniques de Jean Froissart. Il s'agit de la visite faite en 1385 par le jeune Louis II d'Anjou au roi de France Charles VI. Le cortège arrive à Paris par une porte qui semble être la porte Saint-Jacques. On reconnaît facilement dans la ville Notre-Dame et la Sainte-Chapelle.

Voir la reproduction p. 55.

18. Abbaye de Saint-Antoine, vue du faubourg Saint-Antoine. Vue cavalière des bâtiments et de l'enclos. Dessin à la plume sur parchemin. — Arch. nat., N III, Seine 730.

Copie du xviiie siècle d'une miniature du xve siècle.

19. L'empereur Charles IV accueilli a Paris par son neveu Charles V, roi de France. — B.N., ms. français 6465, f. 446. xve siècle.

Cette peinture, œuvre de Jean Fouquet, illustre un chapitre des Grandes Chroniques de France offertes en 1458 à Charles VII. La visite de Charles IV à Paris eut lieu en 1378. Le roi de France attend son oncle à une des portes du nord de Paris. On reconnaît en effet à gauche la Tour du Temple.

20. Le Palais au xve siècle. — B.N., ms. français 364, f. 197.

Œuvre de Jean Colombe, cette peinture illustre assez curieusement une histoire romaine, le *Romuléon*. Elle montre la partie occidentale du Palais telle qu'elle était à la fin du xve siècle.

21. Entrée d'Isabeau de Bavière a Paris. — B.N., ms. français 2646, f. 5. xve siècle.

Ce chapitre des chroniques de Froissart est consacré à l'entrée à Paris de la reine de France. Elle entre, nous dit-il, par la porte Saint-Denis, mais la description minutieuse qu'il en donne ne répond pas à ce que nous montre la miniature.

22. Une rue de Paris a la fin du xve siècle. Miniature du *Gouvernement des princes*. — Bibl. de l'Arsenal, ms. 5062 rés., fol. 149 verso.

On remarque que les pignons des maisons sont parallèles à la rue. De gauche à droite, échoppes de tailleur, cartier, barbier (noter l'enseigne aux quatre plats à barbe), épicier (vendant notamment du « bon ipocras »).

Voir la reproduction p. 56.

23. Le Palais-Royal en la Cité. Gravure par Boisseau, xviie siècle. — B.N., Est., Va 225 a.

On lit en notice : « Le Palais en la Cité, ancienne demeure des Roys, jusques à Philippe Le Bel qui y establit le Parlement en 1286. La Sainte Chapelle a esté bastie par saint Louis l'an 1230. »

24. Le Temple a Paris. Gravure par C. Chastillon. — B.N., Est., Va 249.

Habité jusqu'en 1312 par les Templiers qui furent remplacés alors par les Chevaliers de Malte, le temple occupait un vaste terrain entouré de murailles et fortifié, délimité par nos rues du Temple, de Bretagne, de Picardie et le bout de la cité Dupetit-Thouars. Un palais pour le grand prieur y fut reconstruit en 1667 sur les plans de Mansart. La famille royale y fut emprisonnée pendant la Révolution. Puis la tour fut rasée dès 1808, l'enclos loti; un couvent de l'Assomption remplaça en 1814 le palais du Grand Prieur, qui devint caserne en 1848 et fut démoli en 1853 pour faire place à un square.

II. LES DERNIERS VALOIS

L'impulsion donnée aux embellissements et aménagements de la capitale par l'esprit de nouveauté qui marque la Renaissance fut malheureusement amortie par la prédilection des derniers Valois pour le Val de Loire. Elle devait être ensuite brisée par les guerres de religion.

Le « plan de Tapisserie » (N° 24 ci-dessous), qui date de 1540 (?) donne une idée de l'extension de la ville à cette époque. Malgré les ordonnances royales interdisant de bâtir « ès faubourgs », elle se poursuivait. Elle devait suggérer à la fin du XVIe siècle l'idée de l'entourer d'une nouvelle enceinte, qui ne sera entreprise que sous Louis XIII, et jamais achevée.

Quant aux aménagements intérieurs, les rois prennent des mesures pour l'alignement des maisons, l'entretien et le pavage des rues. Surtout ils construisent, dans le style nouveau inspiré par l'Italie. Le pont Notre-Dame, écroulé en 1500 avec ses soixante maisons, est refait et bordé de façades identiques et symétriques ; les portes, pour la première fois, en sont numérotées. François Ier avait envisagé tout un plan d'embellissement de la ville, voies larges et rectilignes, fontaines — dont seule devait exister celle des Innocents — ; il ne réalisa, et partiellement, que l'autre partie de son programme : reconstruction du Louvre et de l'Hôtel de Ville, aménagement, à l'Est, de l'hôtel des Tournelles, qui provoque dans le quartier Saint-Antoine l'apparition de nombreuses demeures privées (hôtel Carnavalet). Pour se rendre plus aisément à la forêt de Boulogne, où il chasse, il trace une voie le long de la rive droite de la Seine : ce fut le premier des quais. Sa bru, Catherine de Médicis, devait pousser vers l'Ouest en construisant le palais des Tuileries.

C'est au dernier Valois, Henri III, que revient le mérite d'avoir fait mettre en chantier le Pont-Neuf, dont Henri IV allait recueillir la gloire. Bien qu'il prenne encore appui sur la pointe de l'île de la Cité, c'est en somme le premier pont parisien qui franchisse la Seine de bout en bout : les précédents ne faisaient qu'enjamber un des bras en joignant l'une ou l'autre rive à l'île. C'est aussi le premier d'où, d'emblée, les maisons qui bordaient ordinairement les ponts furent proscrites. Malgré leur penchant pour la Loire, les Valois ne se désintéressent pas absolument des environs de leur capitale : François Ier fait bâtir dans le bois de Boulogne le château de Madrid, ainsi nommé en souvenir de son séjour forcé dans la grande ville castillane. Henri II, né à Saint-Germain, commande à Philibert Delorme les plans du « Château Neuf ».

25. Le Plan de tapisserie. Dessin de Roger de Gaignières, xviie siècle. — B.N., Est.

On ignore par les ordres de qui et en quelle année cette tapisserie fut exécutée. Seul l'examen attentif du plan qu'elle représentait peut faire déterminer approximativement sa date. Roger de Gaignères, archéologue et collectionneur, qui fut longtemps attaché à la maison de Guise, en fit exécuter le dessin vers 1690 — reproduction plus exacte que la seconde copie qui en existe.

C'est un des plus anciens plans de Paris, de ceux du moins qui indiquent les noms des rues.

Le mur de Philippe Auguste, flanqué de tours rondes, présente sur la rive gauche une ligne non interrompue de fortifications. Sur la rive droite plusieurs portions de cette enceinte sont encore visibles.

L'enceinte de Charles V est complète. Elle est armée de petites bastides en forme de carrés longs, recouvertes d'un toit double en pente.

Les bords de la Seine sont défendus à l'Est et à l'Ouest par une muraille.

La date de 1540 proposée pour ce plan est acceptée mais non indiscutable.

Voir la reproduction p. 57.

26. PLAN DE TAPISSERIE. Copie partielle à la gouache. — B.H.V.P.

Ce n'est qu'une partie d'une copie du plan de tapisserie, représentant le quartier de « l'Université ».

27. PLAN DE PARIS SOUS LE RÈGNE DE HENRI II, par Olivier Truschet et Germain Hoyau. Reproduit en fac-similé d'après l'exemplaire unique de la Bibliothèque de Bâle (1550-1552). — B.N., C. et Pl., Ge. C. 9034.

C'est le plan gravé le plus rare de tous ceux du XVIe siècle. François Ier avait fait creuser une partie des fossés situés entre la porte Saint-Antoine et la porte Saint-Honoré, désireux de renforcer le nord de Paris devant le danger des invasions. Le danger écarté, Charles IX veut faire continuer les travaux en 1562 et protéger la butte Saint-Roch et les Tuileries, mais les troubles de son règne empêchèrent la réalisation de son projet.

28. EDICT DU ROY touchant les défenses de ne plus bâtir ès fauxbourgs... de Paris... — (S.l.n.d.) In-4°, 6 p., 1548, novembre. — Saint-Germain-en-Laye. — B.N., Impr., f. 23610 (161).

29. LES LETTRES PATENTES DU ROY, avec l'arrest de la court (de Parlement, du 12 juin 1554) sur icelles, touchant les bastimens qui sont hors des allignemens et saillies, estans en la ville de Paris, et pour les maisons ou autres lieux bastiz ès faulxbourgs d'icelle, faictz depuis les defenses contenues en ces présentes. Avec autre arrest intervenu de ladicte cour (du 16 juin 1554), sur le faict des avances sur les rues, hors les ouvroirs en boutiques, tant des toilles, serpillières pendues que perches ou monstres et autres choses déclarées audict arrest. Publiées à Paris à son de trompe... le 16e et 18e jour de juing 1554. — Paris, Vve Nyverd (s.d.). In-8°, sign. A.-C. — 1554, 14 mai. Compiègne. — B.N., Impr., Thoisy, 492 (3).

30. ORDONNANCE DU ROY sur le faict de la police, tant pour les saillies des maisons que pour le nettoyement des rues de la ville et faulxbourgs de Paris. — Paris, J. Dullier, 1563. In-8°, 8 ff. 1563, 22 novembre. — Paris. — B.N., Impr., f. 46825 (5).

31. LE PONT-NOTRE-DAME, construit en 1500. Vue gravée d'environ 1650. — B.N., Est.

Les « nouveaux ornements » dont fait état la légende paraissent n'intéresser que la porte monumentale visible au bout de la perspective. Les façades ont conservé leur aspect original.

Voir la reproduction p. 58.

32. PERSPECTIVE DU LOUVRE vu du côté du Pré aux Clercs. — B.N., ms. français 9152, f. 96. XVIe siècle.

Page d'un recueil de dessins à la plume contenant notamment des représentations de plusieurs monuments parisiens, et exécuté entre 1583 et 1587.

33. LOUISE DE LORRAINE QUITTANT LE LOUVRE. Recueil de la « Procession de Louise de Lorraine », dessins sur vélin de Nicolas Houel, XVIIe siècle. — B.N., Est., Rés.

34. L'HOTEL DE VILLE, la place de Grève ; au fond, Notre-Dame. Gravure du XVIIe siècle, éditée par N. Berey. — B.N., Est., Va 246.

L'aspect général de la place est encore celui du XVIe siècle à l'époque où l'Hôtel de Ville fut construit par Dominique de Cortone.

35. LES THUILERIES. Le plan général tant du bastiment comme il est de present. Par Androuet du Cerceau. — B.N., Est., Ed 2a.

L'ensemble du Louvre et des Tuileries se traduit par le développement le long de la rive droite du fleuve d'une « ligne capitale d'embellissement » (M. Poète). Le double palais réuni par les galeries oriente la cité classique vers l'Ouest.

Le palais des Tuileries fut commencé vers 1564 d'après les plans de Philibert de L'Orme, sur ordre de Catherine de Médicis, qui avait acheté du terrain en vue d'édifier une demeure de plaisance à quelque distance du Louvre. Les Tuileries, telles qu'elles apparaissent sur la gravure d'Androuet du Cerceau, devaient être un grand palais, possédant trois cours, les deux plus petits étant coupés en leur milieu par deux salles ovales. De tout cela, la partie centrale de la façade sur le jardin fut la seule construite par de L'Orme, et le corps de logis même resta inachevé.

La partie du palais effectivement érigée par de L'Orme ne resta pas longtemps sans être modifiée. Non seulement Henri IV la prolongea afin qu'elle rejoignît la grande galerie le long de la Seine, mais il paracheva le pavillon central en le coiffant d'un dôme.

En 1664, Colbert ordonna à Le Vau de procéder à des modifications beaucoup plus radicales. Après plusieurs remaniements de ses dispositions intérieures, le palais fut incendié pendant la Commune et ses ruines enlevées sous la IIIe République.

L'étirement de la demeure royale vers l'Ouest se manifeste encore par la présence du jardin des Tuileries, le premier en date des jardins publics ouverts aux Parisiens.

36. Les Thuileries : face dans la court; face du costé jardin. Par Androuet du Cerceau. — B.N., Est., Ed. 2 a.

36 *bis*. Le Pont-Neuf. Projet non exécuté. Peinture anonyme, vers 1570. — Musée Carnavalet.

Projet contemporain d'Henri III, dont le style devait être abandonné au projet d'un parti plus classique sous Henri IV.

Vue significative sur l'île de la Cité en son état encore médiéval.

37. Censive du Chapitre de Saint-Merry (fiefs de Saint-Remy et de Marly). Parch. coul. — Arch. nat., N III, Seine 11.

Plan du quartier compris entre la rue du Temple et la rue Saint-Denis, la place de Grève (place de l'Hôtel de Ville) et la rue aux Ours, avec l'élévation des maisons. Ce quartier appartenait au Chapitre, duquel les habitants payaient un cens.

38. Les bords de la Bièvre aux Gobelins. Début XVIe siècle. — Arch. nat., S. 4683 (IV).

Plan contentieux entre la famille Gobelins et les religieuses Cordelières de Lourcines.

39. Le Chateau de Boulogne dit Madrid, gravé par Androuet du Cerceau. — B.N., Est., Ed. 2.

A son retour de captivité en Espagne, François Ier se fit construire à partir de juillet 1528 un château à Boulogne en lisière du bois, face à la porte de Madrid actuelle. Ce fut le Château de Boulogne, ou château de Madrid, surnom donné par les courtisans mécontents de ne pouvoir pas plus y rencontrer le roi qu'au temps où il était prisonnier de la capitale de l'Espagne.

Henri II en fait continuer la construction pour Diane de Poitiers. Il fut terminé en 1563. Au début du XVIIe siècle, il devint propriété de la Couronne. En 1667, Colbert installe dans ses communs la première manufacture de bas de soie en France, fermée en 1657. Louis XIV se désintéressa de ce château, y maintenant seulement un relais de chasse pour le bois de Boulogne. Il eut par la suite les mêmes gouverneurs que le château de la Muette et Louis XVI, par mesure d'économie, donne l'ordre de vendre ces deux châteaux. En fait ils ne furent mis en vente que comme bien national à la Révolution, achetés par un particulier en 1793, revendus en plusieurs lots; puis tout disparut.

Voir la reproduction p. 58.

40. « Les Chasteaux Royaux de Saint-Germain en Laye. » [Gravure du XVIIe siècle]. — C. et Pl., Ge. D. 3653.

Vue générale du château avec description détaillée de tous les bâtiments.

Au XIIe siècle, Louis VI le Gros voulut utiliser la forte position du côteau de Saint-Germain et y construisit un château fort. La forteresse est détruite pendant la guerre de Cent Ans et restaurée par Charles V à la fin du XIVe siècle. Au début du XVIe siècle, François Ier remplace cette forteresse par la reconstruction actuelle de Pierre Chambiges, ne conservant du château vieux que les fondations, le donjon de Charles V et la chapelle de Saint-Louis.

Henri II né à Saint-Germain entreprend alors la construction d'un second château, dit le Château Neuf. Philibert Delorme en traça les plans en 1556. Il fut terminé par le Primatice, Metezeau et Androuet du Cerceau. Henri IV en fit son séjour favori avec Marie de Médicis. Louis XIV y naquit, et Saint-Germain resta jusqu'en 1682 sa résidence et celle de la Cour, lui-même s'installant dans le Château Vieux qu'il fait remanier et agrandir par Mansart, tandis que Le Nôtre dessinait les parterres. Il donne le Château Neuf à Henriette de France qui en fait sa résidence. Mais Versailles attire de plus en plus Louis XIV qui finit par abandonner Saint-Germain en 1682. C'était la fin de l'ère glorieuse de Saint-Germain.

En 1777, le Château Neuf fut donné au comte d'Artois, futur Charles X, qui entreprend sa démolition en vue d'un nouveau palais. Mais la Révolution survint, les travaux furent arrêtés, le château et ses dépendances lotis, vendus aux enchères. Il n'en reste que le pavillon Henri IV et le pavillon dit de Sully, englobé dans une propriété du Pecq.

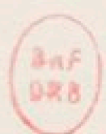
Quant au Château Vieux, il devint prison en 1793, puis bâtiment militaire jusqu'à ce que Napoléon III ordonnât sa restauration complète et le consacrât à un musée des antiquités nationales de France.

41. L'Isle de France et lieux circonvoisins. Gravé par S. Leclerc. — B.N., Est., S.N.R. Leclerc.

Carte tracée pour servir de mémoire des guerres autour de Paris en 1592.

42. Plan de Paris sous la Renaissance. — B.H.V.P.

Plan reconstitué où l'on voit nettement ce qu'était Paris en 1500, et ses différents agrandissements jusqu'en 1595 dans les différents faubourgs environnants.



III. L'ŒUVRE DES TROIS PREMIERS BOURBONS

L'entrée d'Henri IV à Paris en 1594, qui met virtuellement fin aux guerres de religion, inaugure pour la capitale une ère de grandes transformations.

C'est le cœur de Paris que transfigure Henri IV en achevant le Pont-Neuf, en créant la place Dauphine et la place Royale (des Vosges) : la circulation, la flânerie, les rencontres y deviennent plus aisées ; la rue Dauphine, prolongeant le Pont-Neuf rive gauche, y dessine un nouvel axe Nord-Sud ; les hôtels de belle architecture se multiplient autour de la place Royale, donnant au quartier du Marais l'ampleur et l'aspect que nous cherchons aujourd'hui à lui rendre. Non loin, le curieux projet d'une « place de France », entre les portes du Temple et Saint-Antoine, demeurera projet par la faute de Ravaillac.

Louis XIII consacre l'extension de Paris vers l'ouest et le nord-ouest en faisant élever l' « enceinte bastionnée » qui englobait le jardin des Tuileries et le quartier Saint-Honoré. De plus grande conséquence que cette muraille devait être sous son règne la construction de l'île Saint-Louis, jusqu'alors déserte, et son rattachement à la rive gauche par le pont Marie. Au nord du Louvre, un nouveau quartier se développe autour du palais construit par Richelieu, bientôt devenu le Palais-Royal.

L'œuvre accomplie sous Louis XIV a, bien entendu, encore plus d'ampleur et de portée. Colbert, Surintendant des bâtiments à partir de 1664, en fut le principal artisan. Le lieutenant de police de La Reynie, en même temps, faisait régner sur la population parisienne un ordre relatif.

Le Louvre, à l'ouest duquel a été dégagée une large place pour le grand Carroussel de 1662, voit s'achever la cour carrée et se construire, sur sa face est, la Colonnade. De plus vastes projets, tel celui de Desgodez (1694), visant déjà à organiser l'ensemble Tuileries-Louvre, n'aboutiront pas. Deux places royales s'ouvrent : celles des Victoires et la place Louis-le-Grand (Vendôme).

Une mesure de toute première importance, prise en 1670, la démolition de l'enceinte de la rive droite, remplacée par des allées plantées d'arbres, fait de Paris, jusqu'alors « ville murée », une « ville ouverte » (Pierre Lavedan). Ces « premiers boulevards », ou « remparts », étaient avec leurs 36 mètres des voies beaucoup plus larges que toutes celles de la ville. Ils allaient en engendrer d'autres, d'abord en se continuant rive gauche par nos boulevards actuels de l'Hôpital, Auguste-Blanqui, Saint-Jacques, Raspail, Montparnasse, des Invalides, puis hors des limites qu'ils traçaient : les Champs-Élysées vers Neuilly, auxquels fera pendant, à l'est, le cours de Vincennes ; les trois grandes avenues qui vont rayonner de la place en demi-lune créée devant la chapelle des Invalides, inaugurée en 1706, trente-six ans après le début de la construction de l'hôtel. Cette triple perspective, expression parfaite de l'urbanisme classique, sera encore l'idéal d'Haussmann. A l'intérieur de la ville, des abbayes comme Saint-Germain-des-Prés ou Sainte-Geneviève continuent à occuper de vastes espaces.

Les aménagements techniques, égouts — pour lesquels subsiste un curieux projet du temps de Louis XIII — alimentation en eau, construction, dès le début du XVIIe siècle, de la pompe de la Samaritaine rive droite à hauteur du Pont-Neuf, sont moins vivement poussés. Pourtant le début du règne de Louis XIV est marqué par la première tentative d'organisation des transports en commun, l'entreprise des « carrosses à cinq solz » imaginée par Pascal l'année qui précéda sa mort. Elle ne devait durer que vingt ans.

Paris, qui l'ignore ? n'était qu'une capitale dépossédée de son titre depuis l'installation de Louis XIV à Versailles. Une sorte de « Paris parallèle » se développe autour du nouveau palais du roi ; le plan et l'ordonnance des bâtiments en sont soumis à des règles assez strictes d'urbanisme. Puis la construction de Marly suscite, pour l'alimentation des bassins et des jets d'eau du parc, l'invention d'une machine sans précédent.

Les environs de Paris ne sont encore que parsemés de villages et de châteaux. Ce sont les commodités d'accès aux châteaux royaux et de parcours de chasse à travers les forêts qui commandent alors le tracé de la voirie dans la région parisienne.

43. ENTRÉE D'HENRI IV A PARIS EN 1594. Gravure par J. Leclerc, d'après N. Bollery. — B.N., Est., Na sup.

44. LA PERSPECTIVE DU PONT-NEUF DE PARIS. Gravure par Etienne de La Belle. 1646. — B.N., Est.

Le Pont-Neuf, créé pour le besoin de passage des abords de Saint-Germain-des-Prés au Louvre, fut commencé en 1578 et achevé au début du XVIIe siècle. Ce fut le premier pont parisien à être débarrassé de la bordure de maisons habituelles au Moyen Age et à offrir aux promeneurs de larges trottoirs.

44 *bis*. LE PONT NEUF l'embaras de Paris. Gravure par N. Guérard. — B.N., Est., Va 224 t. 1.

Voir la reproduction p. 59.

45. LA PLACE DAUPHINE construite dans la ville de Paris durant le règne de Henri le Grand. Gravure d'après Claude Chastillon. — B.N., Est.

La construction du Pont-Neuf (1578-1607) décida Henri IV à transformer l'ancien Verger du Roi et la Cour de la Pointe en une place résidentielle. Pour cela il en fait don au président du Parlement, le chargeant d'y bâtir des maisons en pierre et en brique de même symétrie.

45 *bis*. TERRE-PLEIN DU PONT-NEUF. Projet de décoration par Nicolas de Lespine, gravé par Jean Marot. — B.N., Est.

46. LA PLACE ROYALE, gravure originale de Le Bouteux fils. — B.N., Est., Va 251 b.

« Plan et élévation de tous les hôtels... avec le jardin comme il doit être. » La place n'a été inaugurée qu'après la mort d'Henri IV en 1612. Elle occupait l'emplacement de l'ancien hôtel des Tournelles démoli sur l'ordre de Catherine de Médicis qui y avait vu mourir Henri II son époux, et occupé jusqu'alors par un marché aux chevaux. La statue de Louis XIII fut érigée le 27 septembre 1639 par Richelieu qui avait utilisé un cheval commandé à Daniel de Volterre par Catherine de Médicis, désireuse d'élever une statue équestre au défunt roi Henri II — projet qui n'eut pas de suite —. Ce cheval, disponible depuis trois quarts de siècle, fut surmonté d'une statue de Louis XIII en bronze doré. Elle fut envoyée à la fonte sous la Révolution, remplacée alors par un arbre de la liberté, puis par « la fontaine de la place Royale ». Ce n'est qu'en 1819 qu'on y plaça la statue actuelle de Cortot et Dupaty.

47. L'ADMIRABLE DESSIN DE LA PORTE ET PLACE DE FRANCE, avec ses rues, commencée à construire es marestz du Temple à Paris durant le regne de Henry le Grand 4e du nom... l'an de grace mil six cens et dix par Claude Chastillon Chaalonnois. Gravure éditée par Poinsart en 1640. — B.N., Est.

La longue notice imprimée sous la gravure précise les intentions de ce projet, que la mort d'Henri IV empêcha de se réaliser. La porte de la ville autour de laquelle devait se déployer cette place en demi-lune s'ouvrait à égale distance des portes du Temple et Saint-Antoine. Les rues rayonnantes devaient porter les noms des provinces du royaume. Les tourelles en poivrière qui flanquent les façades, peut-être inspirées par le voisinage de l'enceinte, leur prêtent un style plus archaïque que celui des deux places précédentes.

Voir la reproduction p. 60.

48. VUE DE LA GALERIE DU LOUVRE ET DU PONT DES TUILLERIES comme il l'était en l'année 1656. Gravure par Israël Silvestre. — B.N., Est., S.N.R.

Henri IV entreprend de rattacher le palais inachevé des Tuileries au Louvre et fait édifier, à la suite des bâtiments existants vers le midi, un nouveau corps de logis terminé par le pavillon dit de Flore, au bout de la Grande Galerie prolongée jusqu'à ce point.

49. Déclaration... portant défenses de bastir ès places nouvelles et anciennes, tant de la ville, fauxbourgs que lieux proches de Paris. Publiée en Parlement le dernier aoust 1627. — Paris, A. Estiéne, P. Mettayer et C. Prévost, 1627. In-8°, 13 p. — B.N., Impr. F. 46962 (3).

50. Articles et conditions accordez par le Roy en son Conseil à Me. Charles Froger, secrétaire de la Chambre de S. M., pour le parachèvement de la closture et adjonction à la ville de Paris des fauxbourgs Saint-Honoré, Mont Martre et La Villeneufve... — Paris, Vve de J. de Bordeaux, 1634. In-4°, 14 p.. 1633, 23 novembre. Paris. — B.N., Impr., 4° Lk7. 6814.

51. Déclaration... qui accorde aux propriétaires des maisons, clostures et édifices basties au-delà des bornes plantées ès fauxbourgs de Paris, en 1638, la libre propriété d'iceux, en payant le dixième de la valeur desdits bastiments et une redevance annuelle de 5 sols pour chacune desdites maisons et clostures... Registrée en Parlement le 30... [avril 1672]. — Paris, P. Prault, 1752. In-4°, 6 p. — B.N., Impr., F. 23613 (318).

52. La porte de la Conférence. Peinture par Gastiels vers 1685. Toile. — Musée Carnavalet.

La porte de la Conférence a été reconstruite en 1632 par Pridoux (qui la même année fut l'entrepreneur du Pont-Royal en bois, reconstruit en 1685). Démolie en 1730, elle serait située de nos jours à mi-chemin entre les ponts de Solférino et de la Concorde, sur la rive droite.

53. Entrée du Pont Dormant de la porte Saint-Antoine, par Jean Marot. — B.N., Est., S.N.R. J. Marot.

La porte Saint-Antoine, une des quatre portes principales de Paris au temps de Philippe Auguste, fut démolie en 1382 et remplacée par la seconde porte Saint-Antoine ouverte dans l'enceinte de Charles V. La présence de ce « Pont dormant » s'explique par le fait que les rois de France passaient souvent par cette porte pour leur entrée solennelle à Paris.

54. Vue générale de Paris, gravée par Heyde en 1630. — B.N., Est., Va. 440.

55. Ville de Paris. Gravure du milieu du xviie siècle. — B.N., Est., Oa 22, t. IV.

Une rue commerçante au temps de la Fronde. Scènes plaisantes ou pittoresques.

56. Vue de l'ile Saint-Louis en construction (1628-1637). Lavis de Th. Matham (Harlem 1605). — Musée Carnavalet.

Au premier plan le pont de bois provisoire (avec le petit édicule pour le péage) qui précéda le construction en pierre du pont de la Tournelle. Les premières maisons bâties sur la partie occidentale de l'île. Vue sur Saint-Gervais, Saint-Jean-en-Grève, l'Hôtel de Ville, Saint-Merry, Saint-Jacques-la-Boucherie.

Voir la reproduction p. 61.

57. Le Pont Marie, à la fin du xviie siècle. Gravure publiée chez Mariette. — B.N., Est., Va 255 j.

Louis XIII, qui reprit à son compte les questions d'urbanisme abandonnées à la mort d'Henri IV, fit jeter des ponts sur la Seine, en particulier celui des Tuileries et le Pont-Marie, qui doit son nom à son constructeur, le même qui lotit l'île Saint-Louis. Ce dernier était bordé de maisons à 3 étages. Une inondation emporta, en 1658, les 2 arches les plus voisines de l'île avec les 22 maisons qu'elles supportaient; les arches furent remplacées mais aucune nouvelle maison ne fut édifiée.

58. Veue et perspective du dedans du Louvre faict du Règne de Louis XIII. Gravure par Israël Silvestre. — B.N., Est., S.N.R.

Les travaux du Louvre, interrompus depuis la mort de Henri IV, furent repris par Louis XIII en 1624, par les soins de l'architecte Jacques Le Mercier qui édifia le pavillon de l'Horloge et prolongea la partie existante de l'aile occidentale d'égale dimension. Il entreprit également dans les mêmes proportions la construction de l'aile septentrionale.

59. « Le Monastère royal du Val de grace ». A Paris, chez N. Langlois. A.P.D.R. — B.N., Est., Va 258.

On lit en marge : « Anne d'Autriche reine de France, fit bastir en action de grâces des 2 enfants que Dieu luy avoit donnez; elle acheva cet edifice en 1668, aussi bien que celui de la nouvelle maison des Religieuses que Marguerite d'Arbouze avait commencée en 1622, Mansar, Le duc, Le Muet, et Du Val en ont esté les architectes et Mignard en a peint le Dôme a fraisque. »

C'est la seule abbaye qui ait conservé tous ses bâtiments du XVIIe siècle. Fermée à la Révolution, l'église est rendue au culte en 1826 pour devenir la chapelle de l'Hôpital militaire qui avait pris place dans les anciens bâtiments conventuels en 1755.

60. Jean-Baptiste Colbert, surintendant des bâtiments du Roi (1619-1685). Gravé par R. Nanteuil, d'après Ph. de Champaigne. — B.N., Est., N 2.

61. Nicolas-Gabriel de La Reynie, lieutenant de police de Paris 1625-1709), gravé par Larmessin. — B.N., Est, N 2.

62. Le Carrousel de 1662. Gravé par Israël Silvestre. coul. — B.N., Est., Rés.

Le plan de Gomboust de la Ville de Paris montre qu'en 1652, la place du Carrousel n'existait point encore. Elle fut dessinée et nivelée lors de ce grand Carrousel de 1662 qui lui a valu son nom. Peu après, on bâtit dans les environs. Dès lors la place et les îlots voisins eurent l'aspect qu'ils ont gardé jusqu'aux démolitions opérées sour le Ier Empire.

63. Projet du Louvre présenté par Houdin. 1661. — B.N., Est.

Vue générale d'un projet pour le Louvre et les Tuileries, très inspiré de l'architecture romaine, et autour duquel on voit distinctement le faubourg, la porte et la rue Saint-Honoré, la place du Palais-Royal, le cimetière des Innocents, la place Dauphine et la cour du Palais, les quais de la rive gauche ; le port.

64. Les travaux de la colonnade du Louvre. Gravure d'après celle de J. Leclerc. — B.N., Est., Va. Nat.

La colonnade, on le sait, fut exécutee sur les plans de Le Vau, Le Brun et Claude Perrault après qu'en 1665 l'architecte italien Bernin eut vu son projet écarté comme trop baroque.

Voir la reproduction p. 62.

65. Projet d'aménagement de l'espace situé entre les Tuileries et Saint-Germain l'Auxerrois. Signé le 30 juin 1694 par Desgodez. — B.N., Est., Va 419 j. T. IV.

66. La Place des Victoires. Gravure par Jean Rigaud. — B.N., Est.

Pour célébrer la paix de Nimègue (1681), le sculpteur Desjardins avait reçu la commande d'une statue en pied de Louis XIV. L'emplacement auquel on s'arrêta pour la statue fut tracée par Jules-Hardouin Mansart en forme de place avec maisons décoratives semblables (1686). Cette *place royale* répond aux impératifs de l'urbanisme classique : forme géométrique, espace fermé, et constitué à l'écart des courants de circulation. La place des Victoires, aujourd'hui éventrée, n'est plus qu'un carrefour giratoire.

67. Coté ouest de la place Louis le Grand (place Vendôme) et quartier Saint-Honoré. Gouache signée Antier, 1705. — Musée Carnavalet.

Persuadé par Louvois d'acheter l'hôtel de Vendôme pour faire une place « qui serait d'un grand ornement à la dite ville et d'une grande commodité pour la circulation des rues qui en sont voisines avec la rue Saint-Honoré », Louis XIV en décide la construction en 1686 ; les travaux commencèrent cette même année, furent interrompu en 1691 et repris en 1699 pour être terminés entre 1701 et 1720.

68. Plan général des bureaux d'entrées, barrières de renvoy, roulettes et Postes de gardes de la ville de Paris, 1708. — B.N., C. et Pl., Ge. BB. 565. A (8-2,5).

En 1670, Louis XIV ordonna la démolition des restes de l'enceinte de Charles V. Depuis la démolition de ces remparts, le paiement des taxes qui frappaient l'entrée dans Paris de différentes marchandises se faisait à hauteur des bornes placées à la limite de Paris, à des barrières de bois dressées au terminus des principales rues — près desquelles les fermiers généraux chargés de la perception de ces taxes installèrent, dans des bureaux en planches posées sur roues et appelées « roulettes », les receveurs chargés de l'encaissement des droits d'octroi. Ce plan est dédié à « Monseigneur Desmarets, conseiller ordinaire au Conseil Royal, controlleur general des finances ».

69. Les embaras de Paris vers 1680. Deux planches éditées par F. Guérard. — B.N., Est., Oa 22.

70. Les Boulevards vus de la porte Saint-Antoine et du « Grand Café ». Vues d'optique coloriées. — B.N., Est., Li 72.

La démolition des restes de l'enceinte de Charles V fut décidée dès 1670 par Louis XIV, qui jugeait sa capitale désormais à l'abri des assauts de l'ennemi. Les larges allées plantées d'arbres qui furent aménagées à la place de cette muraille « pour une plus grande décoration de ladite ville et pour servir, dans toute son étendue, de promenade à ses habitans » en conservèrent d'ailleurs les noms : on les appela « boulevards », mot qui signifiait jusqu'alors « chemin de ronde », ou même « remparts ». De ces deux termes, seul le premier devait survivre dans cette acception nouvelle.

Voir la reproduction p. 63.

71. Arrest du Conseil et Lettres patentes qui ordonnent la continuation du nouveau rempart du quartier Saint-Germain... [Enregistrées au Parlement, à la Chambre des Comptes le 28 février 1716 et au Bureau des Finances de la généralité de Paris, le 23 avril 1716]. — (S.l.n.d.) In-4°, 7 p. — B.N., Dép. des Mss., Fr. 21695, fol. 215.

72. Projet de rempart au midi de Paris [xviiie siècle]. Dessin ms. coul. — B.N., C. et Pl., Ge. C. 7177.

Projet des boulevards du midi exécuté sur les plans de Pierre Brulet et dont l'ouverture a été prescrite en 1704 par une ordonnance de Louis XIV. Les travaux commencèrent dès 1705, ne furent achevés qu'en 1761. Ils sont devenus nos boulevards de l'Hôpital, Auguste-Blanqui, Saint-Jacques, Raspail, du Montparnasse, des Invalides.

73. Vue perspective de l'Hotel royal des Invalides a Paris. Vue d'optique. — B.N., Est., Li 72, t. 2.

A l'extrémité du faubourg Saint-Germain, dont la croissance grandiose répond à l'idée de Colbert de faire de la cité la manifestation la plus glorieuse du triomphe royal, on établit l'Hôtel des Invalides (1670).

Son emplacement est déterminé par les règles de l'art urbain mises en place à cette époque caractérisées par le *dégagement* et la *perspective monumentale*. D'où la création de larges avenues en étoile, bordées de contre-allées et coupées de ronds-points, et l'établissement d'une large terrasse descendant vers la Seine. L'esplanade proprement dite, plantée de quinconces, ne sera dessinée qu'au milieu du xviiie siècle.

74. Inauguration de la chapelle des Invalides par Louis XIV, le 28 septembre 1706. Feuille d'almanach publiée à Paris chez N. Langlois. — B.N., Est., Qb^5.

75. Projet pour l'Église des Invalides : la Colonnade. — Est., Va mat grand format.

Ce dessin provenant de l'atelier Robert de Cotte montre le projet d'une colonnade terminée par 2 pavillons, qui devait être construite devant l'église des Invalides, analogue à celle de la place Saint-Pierre de Rome. Ce projet ne fut jamais mis à exécution et une demi-lune fut seulement tracée devant l'église (place Vauban).

76. Abbaye Saint-Germain des Prez avant 1640. Gravé par A. Herisset, d'après Chaufourier. — B.N., Est., Va 269 a.

Vue perspective de l'abbaye encore entourée de ses fossés, avec une légende détaillée des différents bâtiments conventuels.

Voir la reproduction p. 63.

77. L'Abbaye Sainte-Geneviève en 1691. Gravé par Levesque. — B.N., Est., Va 259 f.

Peu de temps après la mort de sainte Geneviève, à la fin du vi^e siècle, un premier monastère est fondé, détruit par les Normands en 857. Il se rétablit vite pour devenir au xiie siècle aussi opulent et prestigieux que l'abbaye de Saint-Germain-des-Prés. Vers 1180, fut édifiée l'Église conventuelle dont il reste la tour dans la cour du Lycée Henri IV.

De tous ces bâtiments subsistent encore des caves du xiiie siècle et le cloître du xve restauré en 1746 que l'on peut voir dans le Lycée Henri IV.

Voir la reproduction p. 63.

77 *bis*. L'Abbaye de Montmartre en 1625. Lavis d'Etienne Martellange. — B.N., Est.

78. Vue du Louvre, des Tuileries et des bords de la Seine. Peinture d'après les dessins d'Eustache Le Sueur. — Musée du Louvre.

Cette peinture, où l'artiste a représenté le plan de la Chartreuse de Paris soutenu dans le ciel par deux anges, faisait partie de la décoration du cloître. Elle date de 1645-1648.

79. Projet de canal le long de l'enceinte de Paris sur la rive droite de la Seine, 1631. — (S.l.n.d.) 1 feuille vélin ms. coloriée 850×610. — B.N., C. et Pl., Rés., Ge. C. 9178.

Projet « pour faire passer la rivière tout autour de Paris ». Figuration sur la rive droite en vue perspective de l'enceinte bastionnée construite sous Louis XIII en 1631, au pied de laquelle est prévu un canal se raccordant à la Seine par deux « escluses pour passer les bateaux » près de la Bastille et des Tuileries. Une troisième écluse près de la porte du Temple donne accès à un « esgout qui sera canal de 4 toyses de large, le long duquel on batyra des logemens pour taneurs, coroyeurs, faiseurs de cordes à boyau et autres choses semblables ». Six ports et sept ponts sont prévus sur le canal. Sur la Seine, figuration des ponts. Le Pont-Neuf est représenté en perspective avec la statue d'Henri IV, érigée en 1614. Aucune indication n'est donnée sur la rive droite à l'intérieur de l'enceinte, dans les îles et sur la rive gauche. Le pont rouge, qui précéda le pont Royal et fut construit en 1632, ne figure pas sur le plan qui apparaît donc comme établi au moment où s'édifiait la nouvelle enceinte de 1631.

80. VUE ET PERSPECTIVE DE LA POMPE DE LA SAMARITAINE. Gravure par Aveline. — B.N., Est., Va 224 b.

Créée au début du XVIIe siècle, remaniée au XVIIIe d'après les dessins de Robert de Cotte, elle fut la première machine élévatrice d'eau de Paris. Elle alimentait le Louvre et les Tuileries ainsi que les bassins des jardins. L'arrivée à Paris des eaux de l'Ourcq, en 1813, en la rendant inutile, en entraîna la démolition.
Voir la reproduction p. 63.

81. LE « CARROSSE A CINQ SOLZ . Maquette établie par M. Nérot d'après la reconstitution de M. Armand Jardillier. — Musée de la R.A.T.P.

L'ouvrage de M. Jardillier, *Les « carrosses à cinq solz » de Monsieur Blaise Pascal* (Paris, 1962), démontre que c'est bien l'auteur des *Pensées* qui eut l'idée, alors absolument nouvelle, d'organiser dans Paris une entreprise de transports en commun. L'affaire fut montée en société entre lui, le duc de Roannez, le marquis de Crenan et Arnauld de Pomponne, avec l'appui de Jean du Bouchet, marquis de Sourches, Grand Prévôt de l'Hôtel — qui fut intéressé aux bénéfices.

La première « route » (nous dirions « ligne ») fut inaugurée avec éclat le 18 mars 1662. Pascal, déjà fort malade, devait mourir en août. Dès le 11 avril, une seconde route fut créée, une troisième le 22 mai; le 5 juillet, il y en avait cinq.

Les propriétaires de fiacres de louage, à qui les carrosses à cinq solz faisaient concurrence, luttèrent longtemps pour en provoquer la suppression. Vers 1680, ils avaient réussi.

82. LA CASAQUE DES COCHERS DES CARROSSES A CINQ SOLZ. Reconstitution d'après les placards d'époque. — Musée de la R.A.T.P.

83. VINCENNES. Aquarelle XVIIe siècle. — Musée de Sceaux.

Les rois de France chassaient souvent dans le bois de Vincennes, devenu propriété de la couronne au IXe siècle. Un premier manoir fut construit par saint Louis, remplacé par une forteresse sous les Valois. De nouveaux aménagements y furent exécutés jusqu'en 1552. Dès lors, les rois commencent à abandonner Vincennes pour Fontainebleau ou leurs palais de la Loire, et le château devient prison d'État par intermittence. Enfin en 1654, Mazarin qui s'était nommé gouverneur de Vincennes fit construire une nouvelle résidence royale dans l'enceinte de la forteresse médiévale qu'il ouvrit largement sur le bois en démolissant le front Sud. Mais peu à peu le château de Vincennes fut délaissé pour Versailles, le donjon devint prison d'État. Une école de Cadets y est fondée en 1743. De 1804 à 1910, Vincennes devient une forteresse militaire; de 1910 à nos jours, le château est restauré.

84. PLAN DU PORT DE NEULLY, TERROIR DE CHALIOT ET DE ROULLE, 1657. — Arch. nat., N II, Seine, 31.

Plan parcellaire indiquant les différents cantons. Vues perspectives des villages entourant la forêt de Boulogne ainsi que du château des Ternes, du château de Madrid et de l'église de Longchamp.

85. CARTE DES CHASSES DE CORBEIL suivant la déclaration du 3 mai 1694. Ms. coul. — B.N., C. et Pl., Ge. DD. 2987 (826).

Carte traçant la limite de la capitainerie des chasses de Corbeil, marquées par les cours des rivières de Seine, Marne, le ruisseau Morbras et la Raye rouge que l'on voit sur la carte elle-même.

86. PLAN GÉNÉRAL DE LA VILLE ET DU CHATEAU DE VERSAILLES dédié au Roi, par Pierre Le Pautre, architecte, 1717. — B.N., Est., Va 448 b. fr. 5.

Louis XIII est notre premier roi à venir chasser dans la région de Versailles qui n'est alors qu'une butte avec château féodal transformé en ferme, un village, des marécages, et des bois aux alentours. Louis XIV décide de forcer la nature : une colline est rasée pour laisser passer le Grand Canal, une autre créée pour porter les 500 mètres de longueur du château, des forêts entières transplantées. L'apport de l'eau pour alimenter alors les 1.400 jets a posé d'énormes problèmes. En 1678, le puits de Versailles étant devenu insuffisant, la Bièvre est barrée, puis 15.000 hectares de plateaux avoisinants drainés et la machine de Marly construite (1681-1684) pour puiser l'eau dans la Seine. Louis XIV a même voulu amener à Versailles les eaux de l'Eure, une de ses entreprises les plus grandioses et les plus téméraires. Vauban avait étudié en 1684 les plans d'un aqueduc qui devait avoir 4.600 mètres pour leur faire franchir la vallée de Maintenon. 30.000 ouvriers et soldats en construisirent environ une longueur d'un kilomètre. Les travaux furent interrompus en 1688 par la guerre et l'épidémie de paludisme et ne furent jamais repris.

Pour faciliter le développement du village qui s'est construit autour du château, Louis XIV, dès 1671, donne des terrains à tous ceux qui en font la demande, moyennant un léger impôt et à condition de bâtir suivant la consigne donnée par le Service des Bâtiments du Roi pour assurer l'unité de style de la ville. Pour que le château se détache de toute sa masse au-dessus de l'agglomération, le toit des maisons ne doit pas dépasser le niveau de la Cour de Marbre. Ce règlement est toujours en vigueur.

87. VUE DE LA MACHINE DE MARLY. Vue d'optique coloriée. — B.N., Est., Li 72.

Destinée, selon la volonté de Louis XIV, à conduire dans les bassins du parc de Marly l'eau de la Seine, la machine fut conçue par l'ingénieur

belge Arnold Deville, qui s'adjoignit le maître-charpentier Rennequin Sualem. Elle fut la première qui pût élever de l'eau à plus de cent mètres au-dessus du niveau de pompage. L'eau ainsi refoulée se déversait dans des réservoirs à Louveciennes. Le surplus inutilisé pour Marly était dirigé sur Versailles.

88. « Parc, jardins, chateau et bourg de Meudon », présenté à Monseigneur le Dauphin. — B.N., C. et Pl., Ge. D. 5490.

On lit en notice : « Le château de Meudon est construit sur une Eminence, à moitié chemin de Paris à Versailles quand on sort par le Faubourg Saint-Germain. Le Cardinal Charles de Lorraine qui fut ministre d'État sous le règne de Henri II et de ses enfants, y fit des bâtiments magnifiques. Mr. Abel Servien, Intendant des Finances entre les mains de qui ce château tomba, y a fait des dépenses considérables, particulièrement à la prodigieuse terrasse qui sert d'Avenue et d'Avant court au château.

« Après la mort de Mr de Louvois, Ministre d'État, qui a fait travailler à l'embellir jusqu'à sa mort, qui arriva l'an 1691, après laquelle le Roy le changea contre Choisy-sur-Seine et le donna à Monseigneur le Dauphin l'an 1695 qui l'a rendu une des plus magnifiques maisons de l'Univers. »

Le Dauphin conserva le domaine de Meudon jusqu'à sa mort. Il conserva le Château des Princes de Lorraine ou « Château Vieux », mais fit démolir « la grotte » et sur son emplacement, fit construire par Mansart le Château Neuf. Les jardins furent étendus et replantés, les eaux recueillies dans l'étang de Chalais refoulées dans l'étang du Bel Air par une machine attribuée à Vauban. Ce fut l'époque glorieuse de Meudon.

Le château sous Louis XV fut délaissé. Louis XVI résolut de diminuer considérablement le parc. Le mur de Servien fut abattu et le Petit Parc entouré du mur actuel qui contourne le parc de Meudon et celui de Chalais.

Le Château Vieux, ruiné par la Révolution fut démoli en 1804. Napoléon remit un peu de vie à Meudon en remettant en état le Château Neuf qui fut habité par Marie-Louise et le roi de Rome pendant la campagne de Russie.

Sous le Second Empire, il servit de résidence au Prince Jérôme, fut incendié en 1871 puis — restauré et défiguré — il est devenu l'Observatoire d'Astronomie physique.

Quant au bourg de Meudon, il était dès le xve siècle une villégiature appréciée.

89. Le chateau de Fontainebleau : « Veues du logis du costé de l'estang » par Androuet du Cerceau. — B.N., Est., Ed 2 a.

Résidence de chasse jusqu'à la fin du xve siècle. Les constructions médiévales de Fontainebleau disparaissent avec François Ier, remplacées par deux groupes de bâtiments reliés par une galerie, se prêtant aussi aux fêtes somptueuses qu'y donne François Ier, désireux d'en faire « une nouvelle Rome ».

Henri II poursuit l'œuvre de son père, à nouveau agrandie par Henri IV. Grand chasseur, Louis XIV y vint souvent et le château est encore transformé par Louis XV, puis Louis XVI. La Révolution l'épargne. Napoléon qui le préfère à Versailles y vient souvent et y fait faire de nouveaux aménagements.

90. Veue et perspective du chateau de Choisy. Gravé par Aveline. — B.N., Est., Va 210.

La multiplication des châteaux royaux et princiers au xviie et xviiie siècles a créé un réseau de petites villes autour de Paris, alors qu'auparavant n'existait comme cité que Saint-Denis, en déclin au xviiie siècle. Le phénomène s'est produit à un degré très supérieur pour Versailles, et à des degrés moindres pour Saint-Germain-en-Laye, Saint-Cloud, Meudon, Sceaux, Vincennes et Choisy-le-Roi : en 1680, Mlle de Montpensier fait construire un premier château. Les jardins furent dessinés par Lenôtre. Louis XV l'acheta en 1739, peut-être en raison du voisinage de la Seine qui manquait à Versailles et de la proximité de nombreux terrains de chasse; Choisy-Mademoiselle devint Choisy-le-Roi. Le château est agrandi et embelli jusqu'en 1773. Tous les grands artistes du xviiie sicèle y ont travaillé.

91. Nouveau plan de la ville, Cité et Université de Paris par Roussel, 1716. B.N., C. et Pl.

Plan particulièrement lisible et entouré de 37 vignettes figurant des vues de Paris ou des environs. En carton, carte de la région parisienne.

IV. LE XVIIIe SIÈCLE

Le siècle des Lumières s'est surtout intéressé à l'aménagement intérieur de Paris. Ce qu'il a réalisé n'est pas négligeable, ce qu'il avait projeté est plus considérable encore. Il est probable que la Révolution a plutôt retardé le dégagement du centre et empêché des transformations plus heureuses que celles qui devaient prévaloir au siècle suivant.

Les pouvoirs s'opposent, assez vainement comme toujours (ordonnance du 21 juin 1720), à l'urbanisation des environs dans un rayon de 20 lieues (80 km !), règlent les limites de la ville (ordonnance du 18 juillet 1724). Le prévôt des marchands Michel-Étienne Turgot fait dresser, de 1734 à 1739, le plus célèbre des plans de Paris.

Le règne de Louis XV voit s'achever et se dégager la cour du vieux Louvre, et surtout se créer, à l'ouest des Tuileries, la place Louis XV, ouverte vers le nord, par la rue Royale, sur la perspective de la future Madeleine. L'École Militaire est mise en chantier, et attirera presque jusqu'à elle la large bande de constructions luxueuses qui commence à Saint-Germain-des-Prés et forme le faubourg Saint-Germain.

Un parti nouveau de dégagement des monuments se fait jour ; avec l'avènement de Louis XVI, il s'étend aux ponts et aux quais, sur lesquels on démolit les maisons qui cachaient la vue de la Seine.

Le Palais-Royal est transformé par le duc de Chartres (futur Philippe Égalité) en un vaste immeuble de rapport, et ses jardins en lieu de plaisir. Plus nombreuses, plus significatives et surtout plus séduisantes sont les métamorphoses imaginées par maint architecte et presque toutes demeurées à l'état de plans. Si le projet de Soufflot pour la nouvelle église Sainte-Geneviève (le Panthéon) et la refonte de tout le quartier s'est finalement réalisé, comment ne pas regretter, par exemple, ce projet anonyme de « place circulaire en face de la cour de mai » qui eût transfiguré et assaini le cœur de l'île de la Cité, et peut-être conjuré son anéantissement par Haussmann ?

L'approvisionnement de la capitale, son alimentation en eau sont en grand progrès et donnent lieu, elles aussi, à des projets intéressants.

L'accès de la capitale est rendu plus aisé par l'ouest grâce à la reconstruction, en pierre et sans dos d'âne, du pont de Neuilly ; des carrefours routiers s'aménagent, telle, au sud la demi-lune de Rungis.

Cependant diverses lettres patentes ordonnent la démolition des derniers bastions des vieilles enceintes, l'alignement des « remparts » (boulevards) et des façades le long des rues, règlent la hauteur des maisons.

Les dernières années de l'ancien régime allaient pourtant voir Paris s'enfermer une fois de plus dans une enceinte. Elle n'était pas militaire, mais fiscale : elle ne pouvait arrêter que les fraudeurs de l'octroi. Ce « mur des fermiers généraux » s'orna du moins de belles ouvertures, dites « barrières », dessinées par Ledoux avec une imagination inépuisable.

Le problème d'ensemble de la circulation à l'intérieur de Paris n'avait cessé de préoccuper les autorités depuis 1769, année en laquelle Moreau-Deproux, architecte de la Ville, avait proposé un plan d'aménagement limité d'ailleurs à la région bordant la Seine. En 1774, Verniquet fut chargé, pour faciliter l'élaboration d'un

projet plus vaste, d'exécuter un levé topographique exact et à grande échelle de toute la ville. Après 1783, Louis XVI crée une Commission d'examen de tous les plans et projets, ainsi qu'un Bureau d'architectes. Un de ces architectes, le comte de Wailly, rassembla sur un plan de Paris, en 1787, de nombreux « projets arrêtés par le gouvernement ». Ainsi était largement déblayée la besogne que devait confier la Convention à la Commission des Artistes.

92. Ordonnance... qui fait deffenses à tous particuliers et ouvriers de commencer et continuer tous ouvrages de massonnerie aux environs de Paris et dans l'étendue de 20 lieues de la distance de ladite ville, jusqu'au 15 septembre prochain, etc. — Paris, Vve Saugrain et P. Prault (s.d.). In-4°, 3 p., 1720, 21 juin. — Paris. — B.N., Impr., F. 13048.

93. Déclaration... qui règle les limites de la ville de Paris... Registrée en Parlement, le 4 août 1724. — Paris, Impr. royale, 1724. In-4°, 8 p., 1724, 18 juillet. — Chantilly. — B.N., Impr., F. 21097 (21).

94. Michel-Etienne Turgot, prévôt des marchands de Paris. Reproduction photographique du buste de Guillaume Coustou. — B.N., Est., Ne 100.

Père du célèbre contrôleur des Finances de Louis XVI, Michel-Étienne Turgot (1690-1751) fut prévôt des marchands de Paris de 1729 à 1740. C'est lui qui fit dresser le grand plan de Paris auquel s'attache son nom.

95. Le Plan dit de Turgot, exécuté de 1734 à 1739. — B.N., C. et Pl.

Ce Plan a été dressé par Bretez, sous la prévôté de Michel-Étienne Turgot. Il donne avec une ampleur exceptionnelle la physionomie du vieux Paris, tel qu'il était encore à la veille de la Révolution. On peut voir plus particulièrement l'avenue des Champs-Élysées créée en 1670, la ligne de « grands Boulevards » créés par Louis XIV : le boulevard du Temple, les boulevards Beaumarchais, Saint-Martin, Saint-Denis, les boulevards Poissonnière, Montmartre, de la Madeleine datent de la fin du XVIIe siècle.

En revanche, la rue Royale n'a été ouverte qu'en 1757, l'aménagement du Champ-de-Mars n'a été terminé qu'en 1770. Les voies nouvelles étaient surtout situées à la périphérie de l'agglomération urbaine. Aucune n'était venue désencombrer les rues si étroites du vieux Paris. Il faudra attendre la Commission des Artistes pour que l'idée, déjà émise par Verniquet en 1784, prenne corps.

96. Achèvement d'une façade de la cour du vieux Louvre en février 1755 et démolition des bâtiments contenus dans son enceinte... Dessin par Blondel et G. de Saint-Aubin. — Musée Carnavalet.

... « Présenté et dédié à M. le Marquis de Marigni par son très humble et très obéissant serviteur George François Blondel. »

Titre entouré de chaque côté par des vers sans doute de la composition de Saint-Aubin.

97. La Foire Saint-Ovide qui se tient dans la place Vendôme à Paris. Vue d'optique en coul. — B.N., Est., Li 72. (T. 2).

La place fut longtemps au XVIIIe siècle le lieu où se tenait la foire Saint-Ovide. Le pape Alexandre VII ayant donné en 1665, la dépouille de saint Ovide au duc de Créqui, ambassadeur de France, celui-ci en fit cadeau aux capucins de la place Vendôme qu'il affectionnait particulièrement. Dès lors, les religieux exposèrent ces ossements devant leur église le 31 août de chaque année pendant l'octave de ce saint, ce qui attira du monde. Des marchands de pain d'épice y formèrent une petite foire qui s'agrandit lorsqu'ils furent rejoints par des merciers et des bijoutiers. En 1764, un entrepreneur remplaça les tentes par des logis en charpentes pendant quatre semaines. Les riches propriétaires de la place s'opposèrent à cette manifestation et obtinrent son transfert en 1771 place Louis XV (la Concorde) où elle devait brûler en 1777.

98. Projet de plusieurs places royales pour la statue équestre du Roi, par Patte (XVIIIe siècle). — B.N., C. et Pl., Ge. D. 5423.

« Partie du plan général de Paris où l'on a tracé les différents emplacements qui ont été choisis pour placer la statue équestre du Roi

[Louis XV]. » Le roi choisit sagement un emplacement qui n'obligeait pas à démolir les habitations de tout un quartier, et étendait Paris vers l'Ouest.

99. Place de Louis-XV présentée au Roi par Lerouge, ingénieur géographe de Sa Majesté. 1763. — B.N., Est.

Vue perspective où l'on voit au premier plan la place Louis-XV et en arrière-plan un projet de la nouvelle Madeleine.

100. Dégagement de la colonnade du Louvre. Peinture par de Machy, 1764. — Musée Carnavalet.

Des tableaux portant un titre analogue ont paru aux salons de : 1765, nº 86 ; 1773, nº 72 ; 1783...

La démolition avait commencé en 1758.

Voir la reproduction p. 64.

101. Édit... qui ordonne la démolition des maisons construites sur les ponts de... Paris sur les quais et rues de Gêvres, de la Pelleterie et autres... conformément au projet arrêté en 1769 ; la construction d'un pont en face de la place de Louis XV, celle d'une nouvelle salle d'Opéra ; le parachèvement du quai d'Orsay, et autres objets relatifs... à la salubrité et à l'embellissement de la capitale ; autorise en conséquence les Prévôt des marchands et échevins de... Paris à constituer 1 200.000 l. de rentes perpétuelles à 4 pour 100, avec un tirage de primes de 10.000 lots... Registré en Parlement le 7 [septembre 1786]... — Paris, Impr. royale, 1786. In-4º, 15 p. — B.N., Impr., F. 21218 (1).

Suivi « du Tableau des lots qui seront attribués par le tirage d'avril 1787... et de modèles de reconnaissances et de certificats, arrêtés au Conseil le 3 septembre 1786 ».

102. La démolition des maisons du Pont-au-Change, en 1786. Toile de Hubert Robert. — Collection particulière.

Reconstruit de 1639 à 1647 sur les dessins d'Androuet du Cerceau, à l'emplacement du « Pont-aux-changeurs » ainsi nommé parce qu'il était habité dès 1305 par des orfèvres et des changeurs, ce nouveau pont de pierre que l'on appela Pont-au-Change était bordé de maisons était habité dès 1305 par des orfèvres et des changeurs — ce nouveau pont de pierre que l'on appela Pont-au-change était bordé de maisons à cinq étages. Son extrémité nord s'élargissait pour se terminer en V — ce qui lui faisait deux entrées séparées par un îlot triangulaire de maisons. Démoli en 1786, il a été reconstruit de 1858 à 1860 exactement dans l'axe du boulevard du Palais que venait d'aménager Haussman.

Voir la reproduction p. 65.

103. La démolition des maisons du Pont Notre-Dame en 1786. Toile de Hubert Robert. — Collection particulière.

Construit de 1501 à 1512, le pont Notre-Dame supporta à l'origine 68 maisons, 34 de chaque côté, toutes identiques, et portant des numéros en lettres d'or, pairs d'un côté, impairs de l'autre, premier essai d'un numérotage de ce genre des maisons de Paris. Il passait pour être le plus élégant pont de l'Europe. Il fut reconstruit en 1853.

Voir la reproduction p. 66.

104. Dégagement de la place du Palais de justice. Aquarelle signée : Meunier. — Musée Carnavalet.

Vers 1787, date donnée par Dulaure (*Histoire de Paris*, Paris, 1837, t. VII, p. 8). La place établie en 1787 fut supprimée par le percement du boulevard du Palais en 1858.

Voir la reproduction p. 67.

105. Plan de la Réunion des Tuileries au vieux Louvre. Dessin de M. Theuriet, architecte en coul. — B.N., Est., Va 440. T. 1.

Sur ce plan, on peut voir le projet d'établissement d'une salle d'Opéra, d'une salle de concert et de l'achèvement de la place Louis XV.

106. Projet d'opéra au Carroussel par Lenoir [vers 1785]. — B.N., Est., Va 227, t. 1.

107. L'École royale militaire, gravée par Née d'après Lespinasse. 1777. — B.N., Est., S.N.R.

Vue perspective de l'École royale militaire construite sur les terrains du château de Grenelle situés dans la censive de Saint-Germain-des-Prés et ceux de la ferme de Grenelle appartenant à l'Abbaye de Sainte-Geneviève. La construction, décidée par Louis XV en 1751, fut assez lente, en partie à cause du manque de fonds. Mais en 1764, le roi se chargea de la dépense et nomma directeur des travaux] Gabriel qui en était l'architecte. Celui-ci dut réduire au deux tiers l'ampleur de son projet initial. L'école ne fut terminée qu'en 1770.

En arrière-plan sur la gravure, on voit les collines de Chaillot et de Passy, telles qu'elles étaient à cette époque.

108. PLAN DU QUARTIER DU PALAIS ROYAL. Chez le Sr Jaillot. A.P.D.R., 1772. — B.N., Est., nat.

Ce plan donne l'état du quartier et du palais construit par Richelieu et donné par lui à Louis XIII avant les transformations entreprises en 1780 par le duc de Chartres.

109. JARDINS DU PALAIS-ROYAL. Projet d'aménagement [vers 1780]. — Arch. nat., N III, Seine, 959.

Ce projet comprend la construction de portiques et d'un temple des Arts. Le duc de Chartres, le futur Philippe-Égalité, s'étant rendu propriétaire du palais, décida de construire tout autour du jardin des immeubles de rapport et d'aménager le jardin lui-même en lieu de promenade et de plaisir. On sait que le succès fut complet, et que les arcades et les allées du Palais-Royal devaient être, au temps de la Révolution et de l'Empire, le rendez-vous du monde qui s'amuse.

110. PROJET POUR UNE PLACE LOUIS XVI et une salle d'Opéra par Belanger, gravé par Berthault. 1781. — B.N., Est., Va 227, t. I.

111. PROJET DE PLACE devant la nouvelle école de Chirurgie et de prison à l'emplacement du Cloître des Cordeliers. [Fin XVIIIe siècle]. — B.N., C. et P., C. 12.205.

« Projet présenté au feu roi pour former une place devant la nouvelle école de chirurgie et faire d'un des cloîtres des Cordeliers des prisons pour les débiteurs insolvables, en laissant exister le couvent et une grande partie de l'Église des Cordeliers. » Non exécuté.

La nouvelle école de Chirurgie fut construite de 1774 à 1786 face au couvent des Cordeliers. Celui-ci, fondé vers 1230, fut supprimé à la Révolution et remplacé par le fameux Club des Cordeliers. Ce couvent fut démoli en 1802 et le cloître en 1877. Il ne reste que le réfectoire de style gothique flamboyant au n° 15 de la rue de l'École de Médecine — ancienne rue des Cordeliers —. Sous l'Empire, la partie orientale de l'ancien couvent fut affectée à l'École pratique de la Faculté de médecine. Elle fut démolie et reconstruite de 1877 à 1900.

112. AMÉNAGEMENT DU QUARTIER situé derrière le Palais de Justice [XVIIIe siècle]. — Arch. nat., N III, Seine 963.

Le quartier en question comprend les églises Saint-Barthélemy, des Barnabites, Saint-Eloi, Sainte-Croix [emplacement Boulevard du Palais, Tribunal de Commerce, Préfecture de Police, Marché aux fleurs].

113. PROJET D'EMBELLISSEMENT DU QUARTIER DU LUXEMBOURG. Gravé et colorié, 1778. — Arch. nat., N III, Seine 107.

Projet comprenant les environs et l'emplacement de la Comédie, communiqué en février 1777.

114. EMPLACEMENT DE LA FUTURE ÉGLISE SAINTE-GENEVIÈVE [le Panthéon]. Signé : Soufflot, 1757. — Arch. nat., N. III, Seine 213.

Plan de masse des maisons destinées a être démolies pour faire place à l'église et à une rue nouvelle reliant la rue de l'Estrapade à la rue Saint-Étienne des Grès [rue Cujas].

115. ÉLÉVATION DES MAISONS relative à un projet de Place circulaire en face de la cour de Mai. Lavis. — Arch. nat., N III, Seine 1071/2.

Ces maisons doivent s'élever sur cette place située entre la rue Saint-Barthélemy et la rue de la Barillerie [emplacement du Boulevard du Palais] et sur une rue percée de la place à la rue Saint-Éloi [emplacement de la rue de Lutèce].

116. PLAN D'UNE PLACE PUBLIQUE et vue perspective des Bâtiments à l'emplacement du tribunal et de la prison du Châtelet en face du Pont au Change, projeté par P. Giraud... Dessin au lavis. — Musée Carnavalet.

Sur ce plan, on peut voir l'ouverture de la rue Saint-Denis jusqu'au quai, l'élargissement des rues de la Jouaillerie, de la Sonnerie, Saint-Jérôme et des quais voisins. Non exécuté.

117. PLAN DE HALLES couvertes et incombustibles. Dessin au lavis. — Musée Carnavalet.

Plan situé à l'emplacement de l'hôtel de Soissons. La première pierre a été posée en présence du bureau de la ville le 13 avril 1763.

118. PLAN POUR LA CONSTRUCTION DE LA HALLE AUX BLÉS. Gravé par Poulleau d'après Le Camus de Mézières. [XVIIIe siècle.] — Arch. nat., N III, Seine 233/3.

La construction se situe à l'emplacement de l'ancien hôtel de Soissons [Bourse de Commerce, rue de Viarmes].

L'hôtel de Soissons fut d'abord une modeste demeure. Hôtel de Nesle jusqu'à la fin du XIVe siècle, il devint l'hôtel du duc d'Orléans qui en fit un logis magnifique en l'agrandissant considérablement. En 1492, y fut établi le couvent des Filles Pénitentes ou Repenties. En 1572, Catherine de Médicis renonce à habiter le château des Tuileries en construction et s'y installe après avoir envoyé les religieuses au monastère

de Saint-Magloire. Elle fit construire à la place du couvent un superbe hôtel, le plus beau de Paris avec le palais du Louvre et le château des Tuileries. Ce fut « l'hôtel de la Reine », œuvre de Bullant commencé en 1574 et achevé en 1584. Le comte de Soissons l'achète en 1600 et le fait réparer et agrandir, d'où un nouvel hôtel magnifique : « l'hôtel de Soissons. » Le nouveau propriétaire du début du XVIIIe siècle meurt en 1740 en laissant des dettes considérables et ses créanciers obtiennent pour être payés la démolition de l'hôtel. Seule la « colonne astrologique » de Catherine de Médicis [rue de Viarmes] fut sauvée par un homme de goût qui l'acheta.

De 1763 à 1766, la ville fait construire cette halle au Blé à l'emplacement de l'hôtel de Soissons, complètement rasé.

119. LE PORT AU BLÉ. Gravé par Berthault d'après Lespinasse, 1785. — B.N., Va 419 j, t. 9.

Vue générale du port au blé de Paris situé à l'extrémité de l'ancien Marché aux veaux (emplacement : quai de l'Hôtel de ville jusqu'au pont Notre-Dame).

120. CARTE DES RIVIÈRES qui servent à l'approvisionnement de Paris, 1785. — B.N., C. et Pl., Ge. C. 7358.

Carte levée « par l'ordre de MM^rs les Prévôt des Marchands et Echevins ».

121. PLAN GÉNÉRAL DU CANAL projeté par M. Perronet. Gravé par Perrier [XVIIIe siècle]. — B.N., C. et Pl., Ge. D. 4878.

Ce canal devait conduire à la hauteur de l'Estrapade à Paris une partie de l'eau des rivières d'Yvette et de Bièvre.

122. PLAN DES FONTAINES de la ville et des Faubourgs de Paris. De la Grive, 1730. — B.N., C. et Pl., Ge. C. 9768.

Carte qui indique en outre les différentes conduites des eaux de source et des rivières.

123. CARTE DES ENVIRONS DE PARIS AU XVIIIe SIÈCLE. Ms. coul. — B.N., Est., Va mat.

Carte du bois de Verrière, Versailles, la plaine de Saint-Aubin, Orgeval, Fresne, Meulan à Saint-Germain-en-Laye, Chatou, Nanterre, Colombes.

124. RECONNAISSANCE DES ENVIRONS DE VERSAILLES faite par Mg^r le Dauphin en 1769. Ms. coul. — B.N., C. et Pl., Ge. B. 1179.

125. CARTE DE LA FORÊT DE CHANTILLY levée sur les lieux par N. Delavigne, ingénieur du roi et de S.A.S. Monseigneur le Prince de Condé en juin 1744. — B.N., C. et Pl., Ge. C. 3187.

Carte où sont marquées les nouvelles routes, carrefours et chemins faits pour la commodité des Chasses.

126. MAQUETTE DU PONT DE NEUILLY construit de 1768 à 1772. — Musée de l'Ile-de-France.

Un premier pont en bois avait été construit au XVIIe siècle, sur l'ordre d'Henri IV qui avait failli se noyer avec Marie de Médicis en prenant le bac. Celui qui devait être « décintré » en 1772, dû à Perronnet, était célèbre parce qu'il était le premier qui ne fût pas en dos d'âne. Il a été démoli et remplacé en 1935.

127. VUE DE NEUILLY du côté du couchant [XVIIIe siècle, vue d'optique en coul.]. — B.N., Est., Li 72.

128. PLAN DE BELLEVUE ET DE SES ENVIRONS levé et dessiné par Lespinasse, officier des grenadiers du roi, en 1779. — B.N., Est.

Le château de Bellevue, construit par la Marquise de Pompadour, se trouvait au centre des diverses manufactures créées sous son inspiration.

129. FERME DE RUNGIS, expropriation de terres appartenant au Chapître Notre-Dame. — Arch. nat., N III, Seine 201/1/2/3.

Expropriation en vue de la construction de la demi-lune de Rungis comprenant le toisé des parcelles prises au chapitre. Signé Gallien, 1749. Le plan de la demi-lune de Rungis et son explication. 1750-1751.

130. LETTRES PATENTES... qui ordonnent que, dans six mois au plus tard, il sera procédé... au recensement et récollement des limites des faux-bourgs de Paris... [Enregistrées au Parlement]. — Paris, P.G. Simon, 1766. In-4°, 4 p., 1766, 28 juillet. Versailles. — B.N., Impr., F. 23627 (578).

131. Lettres patentes... qui autorisent les prévôt des marchands et échevins de la ville de Paris à supprimer la porte Saint-Antoine, à faire démolir ce qui reste de murs d'enceinte et bastions, depuis ladite porte jusqu'à la rue du Calvaire, à faire combler les fossés de ladite ville en toute leur étendue, depuis le pont de ladite porte jusqu'au réservoir du grand-égout... Registrées en Parlement le 31 juillet [1777]... — (Paris,) impr. de Lottin l'aîné, 1777. In-4°, 8 p. — B.N., Impr., 4° Fm. 35944.

132. Lettres patentes... pour la perfection et l'alignement des remparts de la ville de Paris... Registrées en Parlement le 23 février 1781. — (Paris,) Impr. de Lottin l'aîné, 1781. In-4°, 7 p., 1778. — Versailles. — B.N., Impr., F. 21197 (60).

(Suivi de l'arrêt d'enregistrement.)

133. Déclaration... concernant les alignements et ouvertures des rues de Paris... Registrée en Parlement le 8 juillet [1783]... — Paris, Impr. royale, 1783. In-4°, 4 p. — B.N., Impr., F. 21207 (94).

134. Lettres patentes... concernant la hauteur des maisons de la ville... de Paris... Registrées en Parlement le 7 septembre [1784]... — Paris, Impr. royale, 1784. In-4°, 3 p. — B.N., Impr., F. 23630 (591).

135. Plan de la circonvallation de Paris, 1788. — B.N., C. et Pl., Rés., Ge. AA. 556.

Plan de Paris sur lequel est très distinctement dessiné le « mur des fermiers généraux » et ses soixante barrières.

Pour éviter les fraudes faciles, les fermiers généraux obtinrent de Louis XVI le remplacement des bornes et des roulettes par une muraille qui, commencée en 1784, fut achevée en 1787. Elle avait 3,30 mètres de haut et 23 kilomètres de long. Elle était longée intérieurement par des chemins de ronde, et extérieurement par des boulevards. Après la démolition de cette muraille, ils furent réunis et donnèrent naissance à nos « boulevards extérieurs ».

Voir la reproduction p. 68.

136. Maquette de la Barrière de Ménilmontant. — Musée Carnavalet.

La barrière de Ménilmontant est une des quatre barrières qui perçaient le mur de Fermiers Généraux le long du village de Belleville. Elle était faite de deux bâtiments entourés chacun de trente-deux colonnes et située au débouché de la rue de Ménilmontant — appelée alors Chemin de Mesnil-Maudan ou de Menil-Mautemps, de « Mesnolium mali temporis » (mesnil du mauvais temps).

137. La Barrière des Champs-Élysées. 1791. Gravure en coul. — B.N., Est., Va 279.

La barrière est figurée au moment où la population parisienne fête autour des Barrières le « Premier May donné à la ville de Paris par l'Assemblée Nationale qui supprime tous les droits d'entrées aux barrières » suivant le décret du 15 février 1791.

138. Plan de la ville de Paris en 1787, par P. F. Tardieu. — B.N., C. et Pl., Ge. C. 3694.

Plan sur lequel sont tracées en couleurs toutes les différentes enceintes de Paris, depuis Lutèce jusqu'au mur des fermiers généraux.

139. Plan général du projet des embellissements de Paris, par le comte de Wailly, architecte du Roi, [1787]. Ms. coul. — B.N., C. et Pl., Ge. C. 4384.

Plan sur lequel on peut voir de nombreux projets « arrêtés par le gouvernement », et plus particulièrement un projet de réunion de la Cité à l'Ile Saint-Louis. De chaque côté du plan, tracé de « Paris sous Henri IV » et « Paris sous Henri IV ».

V. LA RÉVOLUTION ET L'EMPIRE

Le sentiment que tous les changements étaient possibles, la confiscation des biens du clergé et des émigrés, qui rendait inutiles de coûteuses expropriations, auraient dû porter les hommes de la Révolution à entreprendre enfin les grands travaux d'aménagement nécessaires dans le centre de Paris. De fait, la Convention, en 1793, crée à cet effet la « Commission des artistes ». Un grand plan fut dressé, à l'aide des levés de Verniquet et des études du Bureau d'architectes de Louis XVI. Mais des soucis plus urgents empêchèrent toute exécution. « La Commission des artistes entérina et classa l'essentiel des projets antérieurs et transmit le dossier au XIXe siècle » (Pierre Lavedan).

Cependant les projets irresponsables foisonnaient, bien souvent marqués par une ardeur à détruire des monuments témoins de l'Ancien Régime (projets d'un « palais national » à l'emplacement de l'École Militaire, d'un « monument national » à l'emplacement du palais de Justice). L'emplacement libéré par la destruction de la Bastille fouettait davantage encore les imaginations, qui n'eurent pour se donner carrière que des feuilles de papier.

L'ordre et l'efficacité ramenés par Napoléon allaient permettre quelques réalisations. Conseillé par son préfet de la Seine, Frochot, par des architectes comme Percier et Fontaine, l'Empereur, en somme, n'apparaît, du moins quant à ceux de ses projets qu'il a menés à bien, que comme l'héritier de l'Ancien Régime, à travers le plan des artistes dont il exécute certaines parties. Le percement de la rue de Rivoli, axe est-ouest très nécessaire — où est exploité en grand le parti des rez-de-chaussée à arcades annoncé dès le Directoire par la petite rue des Colonnes — est poussé jusqu'à la place des Pyramides. Au-delà de la place Vendôme, où la Colonne, trop haute, remplace malencontreusement en 1810 la statue équestre de Louis XIV par Girardon, la rue Napoléon [de la Paix] rejoint les boulevards.

Le Louvre fait l'objet d'importants travaux dirigés par Percier qui, avec Fontaine, amorce sa jonction aux Tuileries du côté nord, ainsi que le dégagement de l'espace compris entre les deux palais, encore encombré alors de nombreux immeubles. Le grand Châtelet est démoli ; une place s'y substitue.

Rive gauche, l'opération la plus marquante est le percement de l'avenue de l'Observatoire (1808), déjà prévu par Colbert. Mais Napoléon y rêvait beaucoup plus grand : il voulait édifier à hauteur du Champ-de-Mars un grand quartier administratif, comprenant l'Université, l'École normale, l'École des Beaux-Arts, et auquel aurait fait face rive droite, sur la colline de Chaillot, un palais pour le roi de Rome. Percier et Fontaine n'eurent le temps que d'en ébaucher les plans.

Des ponts nouveaux (ponts d'Austerlitz, d'Iéna, passerelle métallique des Arts) sont jetés sur la Seine ; des quais sont aménagés. L'adduction des eaux dans Paris, où un décret de 1806 ordonna la construction de soixante fontaines, est triplée en volume par la construction du canal de l'Ourcq, entreprise en 1802. Des projets sont élaborés pour l'aménagement d'un entrepôt sur le territoire du château du Petit-Bercy, d'une halle aux vins rive gauche, au quai Saint-Bernard.

L'accès de Saint-Cloud et de son château est amélioré par la reconstruction en pierre du pont de bois datant des lendemains de la Fronde.

140. PLAN D'UN PROJET D'EMBELLISSEMENT nécessaire à une partie de la ville de Paris. Signé : Mangin, Corbet; an I [1792]. — Arch. nat., N III, Seine 1197.

Projet situé entre les Champs-Élysées et la rue Saint-Antoine sur lequel sont prévus différents édifices relatifs à la nouvelle constitution française.

Voir la reproduction p. 69.

141. PLAN DES ARTISTES en exécution de la loi du 4 avril 1793. — B.N., C. et Pl., Ge. CC. 210.

Plan indiquant les rues projetées par la Commission dite des Artistes, reconstitué d'après les assemblées réunies des Conseils des Bâtiments civils et des Ponts et Chaussées le 3 germinal et le 24 fructidor an II, en exécution de la loi du 4 avril 1793 pour la division des grandes propriétés nationales, l'embellissement et l'assainissement de la Commune de Paris.

Les feuilles originales de ce plan sont perdues.

142. PLAN RELATIF au programme décrété le 30 juin 1793, par la Convention Nationale. — B.N., Est., Va 440.

Plan qui concerne le quartier limité par la Madeleine, la Place de la Révolution et Saint-Germain-l'Auxerrois.

143. PROJET D'UN TEMPLE DE LA LIBERTÉ ET D'UNE AVENUE DE LOUIS XVI, par C. Petit, 1790. Coul. — Arch. nat., N III, Seine 585.

Sur ce projet l'avenue de Louis XVI, à l'emplacement actuel de l'avenue Alexandre-III, est prolongée à travers les Champs-Élysées par une rue de Louis XVI.

144. PROJET POUR LA PLACE DAUPHINE. Plan ms. en coul. XVIIIe siècle. — B.N., Est., Va 226.

Plan et profil d'une place projetée pour la statue équestre du roi où les deux statues de Louis XVI et d'Henri IV à cheval se seraient fait face.

Voir la reproduction p. 70.

145. PLAN D'UNE PARTIE DU CANAL ROYAL DE PARIS, D'UNE PLACE ET D'UN PALAIS SUR LA BASTILLE, par M. Boullée, août 1789. — B.N., C. et Pl., Reg. C. 4174.

La destruction de la Bastille, le 14 juillet 1789, laissa un grand espace vide. Ce projet est un des premiers qui aient été faits à son emplacement.

146. PROJET DE PLACE SUR L'EMPLACEMENT DE LA BASTILLE. [1791]. Par Cathala, arch., gravé par Gaitte. Épreuve coloriée. — Arch. nat., N III, Seine 762/1.

Projet présentant, au centre de la place, une colonne semblable à celle de Trajan à Rome, et l'aménagement du quartier compris entre les rues Saint-Antoine et du Faubourg Saint-Antoine d'une part, la Seine d'autre part; projet de boulevard [Boulevard de la Bastille], de rues [quai de la Râpée, avenue Ledru-Rollin, Boulevard Diderot], du pont [d'Austerlitz] et de place [Mazas, Valhubert] avec en outre une gare d'eau et des greniers à blé.

147. PLACE DE LA BASTILLE, projet d'aménagement. Cellerier, 1808. — Arch. nat., N IV, Seine 1151/12.

Projet non exécuté comportant une fontaine centrale.

148. PROJET DE QUATRE TEMPLES SUR LA « PLACE DE LA RÉVOLUTION » [CONCORDE], par Poyet, arch. Dessin au lavis. — Musée Carnavalet.

« Vue perspective de la cy-devant Place de la Révolution, Décorée de quatre temples dédiés à la Liberté, à la Victoire, à la Paix et à la concorde; au fond de laquelle on aperçoit le Panthéon des arts. Proposé au gouvernement en l'An 8 par le Ct^{en} Poyet, architecte des Bâtiments civils. »

Voir la reproduction p. 71.

149. LA DÉMOLITION DU GRAND CHATELET. Dessin à la plume du début du XIXe siècle. — B.N., Est., Va 221. T. 1.

C'est Napoléon qui entreprit la démolition du grand Châtelet de 1802 à 1810. Sur une première place du Châtelet, il établit la croisée de Paris à l'intersection de la future rue de Rivoli et de la rue Saint-Denis.

150. PROJET DE PLACE A FORMER SUR L'EMPLACEMENT DU GRAND CHATELET. [Place du Châtelet.] 1799. Coul. — Arch. nat., N III, Seine 414.

Projet avec signature des membres du Conseil des Bâtiments civils et du Ministre de l'Intérieur.

151. PROJET D'UN PALAIS NATIONAL A L'EMPLACEMENT DE L'ÉCOLE MILITAIRE. — Arch. nat., N III, Seine 789/1-3.

Projet accompagné d'un mémoire signé Thomas architecte.

152. Palais de Justice. Projet d'un monument national sur son emplacement. — Arch. nat., N III, Seine 789/2.

153. Le comte Frochot (Nicolas-Thérèse Benoist), préfet de la Seine (1760-1828). Gravé par Jules Porreau, 1853. — B.N., Est., N 2.

154. Projet de réunion du Louvre aux Tuileries, par Poyet architecte du Roi. — B.N., Est., Va 419 j. T. V.

« Plan général des terrains et bâtiments situés entre la Rivière et la Rue Saint-Honoré, depuis le Pont Neuf jusqu'aux Champs-Élysées, avec un projet indiqué par le Sieur Poyet architecte du Roi et de la Ville, pour réunir dans la même enceinte le palais de nos Rois, celui de l'Assemblée nationale, le Louvre, dont on ferait l'hôtel de ville, et la Place Louis XVI... »

155. Projet pour le Louvre. Dessin à la plume de Percier. — Musée Carnavalet.

Projet signé par Barrère, Billaud-Varenne, Carnot.
Voir la reproduction p. 72.

156. Réunion du Louvre aux Tuileries. [Époque Ier Empire.] Anonyme. Dessin à la plume. — Musée Carnavalet.

157. Palais des Tuileries et environs, par Percier et Fontaine. An X. [1801-1802]. — Arch. nat., N III, Seine 923.

Plan général d'embellissement avec le dessin des conduites d'eaux.

158. Charles Percier (1764-1838). Lithographie par J. Bailly, 1821. — B.N., Est., N 2.

159. Pierre-François-Léonard Fontaine, architecte et peintre (1762-1853). Lithographie par J. Bailly, 1821. — B.N., Est., N 2.

159 *bis*. Avenue de l'Observatoire. Plan de percement signé Vaudoyer, daté du 25 octobre 1812. — B.N., Est.

En bas, à gauche, la « Maternité », aujourd'hui école d'accouchement.

160. Ancienne ile des Cygnes. Projet d'un Palais des Beaux-Arts et de l'Université [Époque Empire]. 2 planches en coul. — Arch. nat., N III, Seine 1090/2-7.

Projet situé quai Montebello [quai Branly] entre l'esplanade des Invalides et le Palais des Archives, comprenant un plan général et l'élévation principale du Palais de l'Université impériale.

161. Projet de Palais sur la colline de Chaillot pour le Roi de Rome. Gouache anonyme. — Musée Carnavalet.

A l'emplacement de l'ancien couvent de la Visitation Sainte-Marie, fermé à la Révolution et rasé peu après, ayant été ébranlé en août 1794 par l'explosion de la poudrière de Grenelle, Napoléon envisagea de construire un splendide palais : « le Palais du roi de Rome », où les Arts, les Sciences, l'Université et les Archives auraient leur palais particulier. « Je veux créer, en un mot, un Kremlin cent fois plus beau que celui de Moscou ; ce sera ma cité impériale, la cité napoléonienne. » Percier et Fontaine avaient commencé l'élaboration de ce projet devenu irréalisable après le désastre de 1812.

162. Plan d'un palais projeté sur le rampant de la Montagne de Chaillot. Percier et Fontaine. — B.N., C. et Pl., Ge. C. 1908.

163. Projet de gare d'eau dans la plaine d'Ivry. Par Moreau, 1764. — Arch. nat., N III, Seine 219/1.

C'est en 1764 que l'on a commencé à creuser une gare d'eau qui sera comblée dans la première partie du XIXe siècle et remplacée par la gare de marchandises de Paris-Ivry.

164. Chateau du Petit Bercy. Projet de construction d'un entrepôt général des vins dans le Parc, 1809. Devis joint. — Arch. nat., N III, Seine 988.

Projet comprenant le plan du château appartenant à M. de Chabons et des bâtiments prévus pour servir d'entrepôts ; mémoire signé de Chabons adressé au ministre de l'intérieur sur les avantages comparés des terrains de l'abbaye de Saint-Victor et du Parc de Bercy en vue de la construction de l'entrepôt.

165. Plan général d'un projet de Halle aux vins. Signé : Gauché, 1808. Lavis coul. Retouché. — Arch. nat., N. III, Seine 1066/1-5-6.

Plan situé entre la rue de Seine [Cuvier] et la rue des Fossés-Saint-Bernard, accompagné du devis : 2 cahiers manuscrits de 12 et 16 fol.

166. Fontaine du Gros-Caillou, par Michault. L'An IX. Dessin au lavis. — Musée Carnavalet.

167. Fontaine projetée a la Pointe Saint-Eustache, par Boullée. Dessin au lavis. — Musée Carnavalet.

Voir la reproduction p. 73.

168. Vue du canal de l'Ourcq construit près la Barrière Saint-Martin. — B.N., Est., Ed. mat. 8.

Œuvre édilitaire de grande importance, le canal de l'Ourcq devait parer à l'insuffisance de l'alimentation de Paris en eau, en faisant amener les eaux de l'Ourcq dans un bassin aménagé à la Villette pour, de là, être canalisées à travers la ville vers les fontaines. Commencé en 1802, il a été terminé en 1826.

169. Saint-Cloud et la Seine au début xixe siècle. Alexandre Dunouy. — Musée de l'Ile-de-France.

Achetée en 1658 par Mazarin pour Philippe d'Orléans, la maison de campagne des Gondi fut détruite en 1676 et remplacée par la construction d'un véritable palais sur les plans de Mansard et de J. Girard avec jardins de Lenôtre. En 1785, la famille d'Orléans vend le château à Marie-Antoinette qui y fait des remaniements. Au début du xixe siècle, il est le théâtre de grands moments historiques. Brillante résidence impériale sous le Second Empire, il fut incendié par les Prussiens en 1870, et les ruines démolies en 1891. Le village, presque totalement incendié en 1871, fut très vite reconstruit.

170. Pont de Saint-Cloud, 1830. — Musée de l'Ile-de-France.

Un premier pont construit sous Henri II en 1556 en pierre de taille fut démoli sous la seconde Fronde, remplacé par un pont de bois, et reconstruit en pierre sous Napoléon en 1808. En 1940, on inaugurait sa dernière modification.

VI. RESTAURATION ET MONARCHIE DE JUILLET

La période qui s'étend du retour de Louis XVIII à la révolution de février 1848 est marquée par la modestie. Rares projets indépendants, d'ailleurs sans portée pratique ; projets officiels limités.

Chabrol, préfet de la Restauration, laisse se développer dans l'anarchie des quartiers extérieurs aux Grands Boulevards (lotissements des quartiers François Ier, Notre-Dame de Lorette, Europe, Saint-Vincent de Paul). Rambuteau, sous Louis-Philippe, est condamné à l'économie. Pourtant il réussit à achever l'Arc de Triomphe de l'Étoile et la Madeleine — dont le remaniement était déjà commencé au temps de Chabrol —, la place de la Bastille où il dressa la colonne de Juillet. Il donne à la place de la Concorde son aspect définitif, moins heureux peut-être que ne l'avait esquissé un projet anonyme datant de la Restauration, en y dressant, selon l'idée du roi lui-même, l'obélisque de Louksor.

Quelques percements dans le centre, malheureusement trop mesquins — toujours l'économie — sont à mettre aussi à l'actif de Rambuteau : la rue qui porte son nom, le prolongement jusqu'à la Seine de la rue Vieille-du-Temple, la rue d'Arcole à travers la Cité.

L'architecte Louis Visconti, qui a surtout construit des fontaines (place Gaillon, place Louvois, place Saint-Sulpice), était chargé de la Bibliothèque royale, qu'il proposa d'établir tout contre le palais de l'Institut, alourdi aux deux ailes d'épaisses constructions. Fort heureusement, il n'en put rien faire.

Particulièrement heureuse fut l'action de Rambuteau dans le domaine des aménagements techniques de Paris : généralisation des trottoirs, revêtus en bitume, organisation du balayage, installation de l'éclairage au gaz, plantation de nombreux arbres.

Le fait le plus marquant de l'époque est à partir de 1834 l'apparition des chemins de fer, dont le réseau, encore limité à la région parisienne, en accélérera l'urbanisation. La tendance était d'ailleurs antérieure : déjà des lotissements, notamment celui du parc de Maisons (1831), s'étaient produits en banlieue.

La capitale, pourtant, était redevenue « ville murée » : en 1840, Thiers avait fait prévaloir l'idée de l'entourer, une fois de plus, d'une fortification. Cette nouvelle et dernière enceinte engloba les communes limitrophes, Auteuil, Passy, les Batignolles, Montmartre, La Chapelle, La Villette, Belleville, Charonne, Bercy, Vaugirard, Grenelle. Elle inscrivait dans l'avenir l'annexion de ces communes, que devait réaliser Napoléon III le 1er janvier 1860.

171. Vue de l'attaque de Paris en 1814. Par Bernardini. — Musée de l'Ile-de-France.

Panorama de Paris et de ses environs à la fin du Ier Empire.

172. Plan de la ville de Paris et de ses environs en 1815. — B.N., C. et Pl., Ge. C. 19085.

Plan divisé en douze mairies et quarante-huit quartiers où se trouvent

indiqués tous les changements opérés jusqu'à ce jour d'après les arrêtés du gouvernement. En bas, à droite, le cartouche où l'on peut voir le « nouveau plan des environs de Paris ». Tout autour du plan, vues des différents monuments les plus importants de Paris.

173. Aménagement du quartier de la Madeleine aux abords de l'Église. Signé Vignon (1817). — Arch. nat., N III Seine 1094/11.

Plan du quartier de la Madeleine, avec projet de place pour la nouvelle église. Pierre-Alexandre Vignon (1763-1828), avait concouru sous l'Empire pour le projet de transformation de la Madeleine en temple de la Gloire, et, bien que classé troisième, son projet avait été préféré par Napoléon. En 1817, il dut modifier ses plans pour rendre le monument à sa destination première.

174. Place Louis XV. Projet de pavillons et de ponts sur les fossés [Époque Restauration]. — Arch. nat., N III Seine 1157.

175. Projet d'aménagement du mont Valérien. Aquarelle. xixe siècle. — Musée de l'Ile-de-France.

Curieux projet qui ne pouvait être conçu que sous la Restauration et qui ne fut bien entendu jamais exécuté, visant à rendre à cette colline sa destination religieuse traditionnelle.

176. Projet pour un éléphant en bronze, quai de Billy [avenue de New York]. Signé Vignet [xixe siècle] coul. — Arch. nat., N III Seine 1087.

Projet situé en face du Champs-de-Mars comprenant le plan du quartier et l'élévation du monument.

Voir la reproduction p. 71.

177. Affiche indiquant les différents tarifs des droits de péage aux usagers du pont de Grenelle [1828]. — B.N., C. et Pl., Ge. D. 5482.

Le pont de Grenelle avait été ouvert aux piétons et aux voitures le 1er mai 1827.

178. Claude-Philibert Berthelot, comte de Rambuteau (1781-1869). Lithographie par P. Sudre, d'après H. Scheffer. — B.N., Est., N 3.

Nommé préfet de la Seine en 1833, Rambuteau fit percer la rue qui porte son nom, perfectionna le réseau des égoûts, élargit plusieurs voies, acheva l'aménagement des quais qu'il fit planter d'arbres, remplaça presque partout l'éclairage à l'huile par l'éclairage au gaz.

179. La place de l'Étoile en 1840. Gouache en coul. — B.N., Est., Va 279.

Fête place de l'Étoile à l'occasion du retour des cendres de Napoléon.

180. Projet de transfert de la Bibliothèque royale dans des bâtiments à construire contre le palais de l'Institut. Par Visconti. [Vers 1835.] — Arch. nat., N III Seine 1140/19-20.23.

Projet comprenant :
Plan des annexes projetées auprès de l'Institut et d'aménagement du quartier avoisinant. Lavis coul.
Vue panoramique de l'Hôtel de la Monnaie, du Palais de l'Institut, transformé et de l'annexe projetée, sur les bords de la Seine. Dessin à l'aquarelle.
Lettre autographe de Visconti. 1837.

181. Louis Visconti (1791-1853). Lithographie par Léon-Noël d'après Veuchelet, 1854. — B.N., Est., N 3.

182. Projet pour le palais de justice de Paris. Aquarelle par Huyot, architecte. — Musée Carnavalet.

Vue générale du projet approuvé par le Conseil général du 28 octobre 1838, et qui dégageait une longue et large avenue bordée d'arbres dans l'axe de Notre-Dame.

183. Projet d'embellissement du pont Louis-XVI. Baudenon. 1840. — Arch. nat., N III Seine 1159/6.

Projet pour le pont de la Concordre avec élévation et coupe d'une arche.

184. L'éclairage des rues. Planche de la suite « les embellissements de Paris ». Lithographie de Bouchot, 1844. — B.N., Est., Va mat.

Sous la préfecture de Rambuteau, l'éclairage des rues fut amélioré ; le gaz remplaça l'huile ; de nouveaux réverbères prirent la place des anciens appareils et l'éclairage permanent fut substitué à l'éclairage intermittent.

185. Les trottoirs en bitume. Planche de la suite « les embellissements de Paris ». Lithographie de Bouchot, 1844. — B.N., Est., Va mat.

L'usage des trottoirs, apparus en premier lieu sur le Pont-Neuf, ne fut pas étendu avant la fin du xviiie siècle. Ce fut le préfet Frochot qui, en 1808, en généralisa l'emploi. Sous la restauration et la monarchie de Juillet, ils furent imposés pour les voies nouvelles.

186. Le balayage a Paris. Une planche de la suite « les embellissements de Paris ». Lithographie de Bouchot, 1844. — B.N., Est., Va mat.

L'enlèvement des boues et des ordures était à la charge de l'État depuis le début du xvie siècle. Mais les ordonnances ne furent guère suivies, malgré les améliorations temporaires apportées par le lieutenant général de police, la Reynie. Au xixe siècle, Paris restait une ville fort crottée.

187. Carte des environs de Paris avec tracé du chemin de fer de Paris à Poissy, dressée par Surville d'après Guillaume, architecte. 1836. — B.N., C. et Pl., Ge. C. 7361.

Les chemins de fer ont joué un rôle primordial dans la naissance de la banlieue. Ils ont permis à l'agglomération parisienne de franchir un nouveau seuil de croissance.

Cette carte indique le tracé de la première ligne de banlieue desservant Saint-Cloud, Versailles et Saint-Germain. Les différents profils, coupes et élévations expliquent les travaux qui ont été nécessaires pour la réaliser et les modèles des trains et des locomotives sont les premiers modèles. La ligne a été inaugurée en 1837.

188. Le chemin de fer de Paris a Saint-Germain. Gouache, vers 1840. — B.N., Est.

Voir la reproduction p. 73.

189. La gare Saint-Lazare. Peinture du xixe siècle. — Musée Carnavalet.

Le terminus de la première voie ferrée, celle de Paris au Pecq, édifié d'abord place de l'Europe, reporté à l'emplacement d'un hôtel à l'angle des rues d'Amsterdam et Saint-Lazare en 1843, devint vite insuffisant, d'où le percement en 1859 de la rue de Rome et, en 1867, d'une longue galerie reliant le bâtiment initial à la rue de Rome dans laquelle on centralisa les services de banlieue et de ceinture. Elle devait être entièrement transformée de 1885 à 1889 sur les plans de Lisch qui lui donna son aspect actuel.

190. Projet de monument à ériger sur la place de l'Europe en 1839. Dessin au lavis de A. Etex. — Musée Carnavalet.

La place de l'Europe qui fait partie du lotissement des landes et des marais achetés par J. Hagerman et S. Mignon en février 1826 a été formée la même année et comprenait au centre un jardin clos d'une grille qui a disparu en 1864. En 1837 y fut inauguré l' « embarcadère » de la rue de Londres, qui fut reporté en 1843 à l'angle des rues d'Amsterdam et Saint-Lazare.

191. Lotissement du parc de Maisons. Vers 1830 (plan coul.). — Musée de l'Ile-de-France.

Le parc de Maisons entourait un des plus beaux châteaux des environs de Paris. Il fut acheté par le banquier Lafitte en 1818, qui le fit lotir en 1831, après sa ruine. La commune s'appelait alors Maisons-sur-Seine, elle ne s'est adjoint le nom de Lafitte qu'en 1835.

192. Plan de Paris, de la Révolution à la Seconde République. 1789-1851. — B.H.V.P.

Plan reconstitué indiquant nettement les différentes parties de Paris construites entre ces deux périodes et la nouvelle enceinte fortifiée de Thiers.

VII. NAPOLÉON III ET HAUSSMANN

L'aspect actuel de Paris est dû à Napoléon III d'abord, et à son préfet de la Seine, le baron Haussmann, qui n'a fait en somme qu'épouser avec ardeur ses vues, et en préciser l'exécution.

Tout a été dit, en bien comme en mal, sur cette œuvre gigantesque, qui comporte un lourd passif et un actif évident : au passif s'inscrit la destruction d'énormes régions du Paris historique, en particulier de l'île de la Cité, encore médiévale — mais dont, il faut le dire, l'intérêt archéologique était contrebalancé par une insalubrité atroce, par l'insécurité qu'y entretenait une population en grande partie vouée au crime. A l'actif, l'assainissement, l'aération, la circulation rendue enfin aisée à travers toute la capitale — même si des préoccupations « stratégiques » ont inspiré l'Empereur et son préfet, soucieux de disposer de larges voies rectilignes propices à l'écrasement des émeutes éventuelles.

Dès leur temps, Napoléon III et Haussmann furent critiqués, brocardés — témoin les caricatures de Daumier, par exemple. Les percements, qualifiés d' « éventrements » par les mécontents, ne s'en poursuivaient pas moins. Les plans d'ensemble et de détail conservés au Département des Cartes et Plans de la Bibliothèque nationale, les photos prises lors des opérations et qui se trouvent aujourd'hui dans les collections de la Bibliothèque historique de la Ville de Paris, donneront ici une idée suffisante de l'œuvre à laquelle nous devons aujourd'hui une ville moins pittoresque, mais plus habitable.

Les Halles que nous voyons encore pour un temps près de Saint-Eustache datent du Second Empire. L'alimentation en eau fut enfin rendue suffisante par les vastes travaux de l'ingénieur Belgrand, qui capta les sources de la Dhuys et de la Vanne. Le réseau d'égouts, jusqu'alors très insuffisant, fut porté de 150 à 500 km. Les transports en commun furent réorganisés, confiés pour trente ans en 1854 à la Compagnie générale des Omnibus — qui institua alors les voitures à impériale. Haussmann, à la demande de Napoléon III, donna des soins particuliers aux jardins : il créa vingt-quatre squares de quartiers, aménagea les jardins des Tuileries, du Luxembourg, du Palais-Royal, fit d'une ancienne carrière le parc des Buttes-Chaumont et planta le parc Montsouris, donna aux bois de Boulogne et de Vincennes le visage qu'ils ont gardé depuis. Tous ces travaux avaient été confiés à l'ingénieur Alphand et à l'horticulteur Barillet-Deschamps.

C'est encore sous le second Empire que s'institua la tradition des expositions universelles, auxquelles la IIIe République devra les quelques transformations du paysage parisien dont elle peut se prévaloir. Celles d'avant 1870 n'ont pas laissé de trace, mais les travaux considérables dont elles furent l'occasion firent progresser des techniques nouvelles, surtout la construction métallique.

A l'intérieur et le long des fortifications fut établi le chemin de fer de Petite Ceinture, voie périphérique dont l'utilité était évidente et que les autobus actuels remplacent insuffisamment. La banlieue, cependant, continuait à se peupler et à s'urbaniser : lotissements du parc du Raincy, du Vésinet, de l'est de Vanves, qui va porter le nom de Malakoff.

193. INAUGURATION DU « CHEMIN DE FER DE [PARIS A] LYON » par le Prince Président Bonaparte. — B.N., Est., N2.

194. NAPOLÉON III. Litographie de Grozelier, d'après une photo. 1862. — B.N., Est., N2.

195. LE BARON HAUSSMANN, préfet de la Seine (1809-1891). Photographie par H. Lehmann. — B.N., Est., Na 137, Rés.

196. PROJET POUR L'ACHÈVEMENT DE LA CEINTURE DES BOULEVARDS INTÉRIEURS. — B.N., C. et Pl., D.L. 179/1856.

Sur ce plan, deux projets sont mis en parallèle et c'est celui qui semblait moins avantageux qui a pourtant été choisi pour donner le boulevard Saint-Marcel et le boulevard Port-Royal.

197. COMMUNE DE MONTMARTRE. Plan du jardin et de la place projetée. Terrains à vendre par lots [vers 1860]. — B.N., C. et Pl., Ge. C. 7370.

La Commune de Montmartre qui s'est développée autour de son abbaye fut d'abord indépendante, puis a été annexée en 1860 pour devenir notre XVIIIe arrondissement. Le jardin projeté laisse déjà curieusement prévoir la basilique du Sacré-Cœur à son emplacement.

Les services d'urbanisme de la ville se préoccupent aujourd'hui de la sauvegarde du site qui, en dépit de constructions abusives, conserve encore en espaces verts la moitié de sa surface.

198. QUARTIER PROJETÉ ENTRE L'AVENUE DE NEUILLY ET L'AVENUE DES TERNES. Par Achille Naquet. — B.N., C. et Pl., Ge. C. 7373.

Jusqu'à la Révolution, Neuilly et ses écarts des Ternes et des Sablons faisaient partie de la paroisse de Villiers. En 1792, Neuilly, plus important avec son port, devint chef-lieu de la commune. Mais en 1830, les habitants de Sablonville et des Ternes demandèrent en vain leur séparation de Neuilly. En 1841, la construction de l'enceinte fortifiée de Thiers amorçait la séparation de la moitié de l'agglomération de Sablonville et de la totalité de celle des Ternes. C'est en 1860 que le village des Ternes a été rattaché à la ville de Paris.

En 1854, la commune avait été coupée en deux par la construction du chemin de fer de Paris à Auteuil, devenu par la suite une section du chemin de fer de ceinture. C'est alors que fut créé le boulevard Pereire qui fut une des causes des transformations de ce quartier.

Ce plan projeté pour la place Saint-Ferdinand [ancien rond-point de Ferdinandville] et des rues qui donnent sur cette place fut exécuté peu de temps après. La barrière du Roule était jusqu'en 1864 à l'emplacement de l'actuelle place des Ternes.

199. PLAN D'ENSEMBLE DES TRAVAUX DE PARIS. Publié par E. Andriveau Goujon, 1856. — B.N., C. et Pl., Ge. D. 933.

Napoléon III a fait de Paris la ville dans laquelle nous vivons aujourd'hui, secondé dans cette œuvre par le baron Haussmann, préfet de la Seine jusqu'en 1870. Pour des raisons avant tout stratégiques et politiques, ils éventrèrent Paris d'une façon spectaculaire, reprenant pour la ville ancienne, les idées maîtresses du plan des Artistes et urbanisant par un système de rues et de places le territoire annexé en 1860 entre la barrière des fermiers généraux et l'enceinte de Louis-Philippe. Ils achevèrent ainsi l'axe Est-Ouest de l'Étoile à la Bastille et l'axe Nord-Sud (les rues Saint-Martin, Saint-Denis et Saint-Jacques) : ainsi sur la rive droite furent achevées la rue de Rivoli, la place du Châtelet et ses abords avec le percement du boulevard Sébastopol (1838) prolongé dans l'île de la Cité par le boulevard du Palais (1858) et sur la rive gauche par le boulevard Saint-Michel (1855-1859). A l'ouest, ils mirent en chantier la place de l'Étoile avec ses douze avenues rayonnantes.

200. PLAN D'ENSEMBLE des voies exécutées et projetées dans les 1er, 2e, 8e, 9e, 17e arrondissements, par Andriveau-Goujon. [1866.] — B.N., C. et Pl., D.L. 219/1866.

Plan sur lequel on voit nettement les voies ouvertes de 1852-1877, les projets décrétés et les projets à l'étude.

201. DÉMOLITIONS PARISIENNES. Deux planches de la suite « Actualités » de Daumier (1852). Lithographie. — B.N., Est., Dc 180 j, t. 19.

La main d'Hausmann n'épargna pas les quartiers anciens : *la Cité* dont les vieilles maisons furent remplacées par de compactes bâtisses administratives, le médiéval *Quartier latin*, qui devint un endroit bien ordonné avec des rues taillées en cordeau. Le nivellement du quartier Saint-Jacques avait été un de ses premiers travaux.

Les contemporains ne manquèrent pas de soulever de véhémentes protestations. Les caricaturistes s'en sont largement faits l'écho.

202. LE NOUVEAU PARIS. L'élargissement des voies de communication ; une planche de la suite « Le nouveau Paris ». Lithographie de Daumier (1862). — B.N., Est., Dc 180 j, t. 28.

203. La Cité rasée, vue de la tour Saint-Jacques. Photo Bulloz d'après la photo originale conservée à la B.H.V.P.

204. La place du Carrousel avant l'achèvement des démolitions de 1849. Photo. — B.H.V.P., G.P. I. 39.

La place du Carrousel, dont la formation a été amorcée en 1662, n'a guère été reprise qu'entre 1849 et 1852 pour devenir ce qu'elle est aujourd'hui.

Jadis occupée par les Quinze-vingts, par des hôtels comme celui de Mme de Rambouillet, de Mme de Chevreuse, par des rues comme la rue Saint-Nicaise, emplacement de la guillotine du 22 août 1792 au 10 mai 1793, sauf le jour de l'exécution du roi qui eut lieu place de la Concorde, cette place a commencé à être débarrassée de ses maisons sous Napoléon Ier. Les démolitions se sont poursuivies en 1849, puis sous Napoléon III.

205. Démolition de la barrière de l'Étoile. Gravure sur bois extraite d'un périodique, avec entrefilet signé Léo de Bernard. — B.N., Cab. des Est.

C'est en 1860 que fut démoli le mur d'octroi avec les barrières de Ledoux.

206. L'ancien Hotel-Dieu. [Vers 1868.] Photo. — B.H.V.P., G.P. XVI. 9.

Tout le côté Sud du parvis actuel de Notre-Dame depuis le Petit-Pont jusqu'au pont au Double a été occupé progressivement, du VIIe siècle jusqu'en 1878 par l'Hôtel-Dieu. Selon une fausse tradition, la fondation de cet hôpital remonterait à Saint-Landry, huitième évêque de Paris (650-656). Toutefois, on trouvait en 829 un Hôtel-Dieu, Saint-Christophe rebâti en 1195 et achevé vers 1255. Cet hôpital fut toujours protégé par la couronne et par l'évêché. Il fut restauré de 1602 à 1609, augmenté d'une annexe, la salle Saint-Charles, prolongée vers l'ouest de 1714 à 1719. L'Hôtel-Dieu fut ravagé par trois incendies successifs en 1737, 1742 et 1772. On envisagea alors de fermer cet édifice, et de le remplacer par une construction circulaire dont le projet fut établi par Poyet dans l'île des Cygnes. En 1781, on se borna à prévoir des améliorations au vieil hôpital. L'Hôtel-Dieu fut appelé la « Maison de l'Humanité » sous la Révolution, reconstruit en partie en 1802, agrandi par la démolition de la chapelle Saint-Christophe. La construction du quai de Montebello en 1860 ayant rétréci son annexe située sur la rive gauche, on édifia une autre annexe située sur le côté sud de la rue de la Bûcherie et reliée à la précédente par une passerelle. L'Hôtel-Dieu a été complètement démoli en 1878, une fois que fut construit sur le côté Nord du parvis Notre-Dame l'Hôtel-Dieu actuel.

207. La nouvelle rue de Rivoli. Une planche de la suite des « Actualités » de Daumier (1852). Lithographie. — B.N., Est., Dc 180 j, t. 19.

Ouverte à la suite d'un arrêté du 17 vendémiaire an X, cette voie longeait seulement le jardin des Tuileries, mais dès cette époque on la concevait comme devant traverser Paris de part en part. Elle fut prolongée en 1849, depuis les Tuileries jusqu'à la rue Saint-Antoine. Haussmann se borna à terminer les travaux jusqu'à l'église Saint-Paul (1855).

208. Projet d'une voie impériale et d'un emplacement pour l'Opéra. — B.N., C. et PL., D.L. 110/1860.

On lit en notice : « Ce projet a pour but principal : 1° De procurer au côté nord du Palais des Tuileries, un accès spacieux qui lui manque et de le mettre en vue sur la rive droite de Paris...

2° De créer entre la place du Carrousel et le Boulevard des Italiens une communication que l'insuffisance notoire de la rue de Richelieu rend de plus en plus nécessaire.

3° D'indiquer pour le nouvel Opéra un emplacement recommandable surtout par sa magnifique perspective. »

Ce projet est mis en parallèle avec celui de l'administration.

209. Percement de l'avenue de l'Opéra. Photo Marville. — Musée Carnavalet.

L'avenue de l'Opéra a été ouverte de 1864 à 1876. Elle s'est d'abord appelée l'avenue Napoléon avant de prendre son nom actuel en 1873. Elle a fait disparaître la Butte Saint-Roch, et une partie des rues Sainte-Anne, des Petits-Champs, Gaillon, Saint-Augustin...

210. Percement de l'avenue de l'Opéra. Photo. — B.H.V.P., G.P.V. 12.

211. Plan du boulevard du Centre et des rues projetées dans son parcours [boulevard Sébastopol. 1855]. — B.N., C. et Pl., Ge. C. 7207.

Ouvert en 1855, entre la place du Châtelet et la rue des Lombards, le boulevard du Centre a été inauguré par l'Empereur en 1858. Il a absorbé de nombreuses rues, mais Haussmann a bien précisé que cette voie, parallèle aux grandes rues Saint-Martin et Saint-Denis, ouverte dans un quartier de population dense, constituerait une voie stratégique utile pour réprimer un habituel foyer d'émeutes.

212. Percement de la rue de Rennes et boulevard Saint-Germain. Coul. — B.N., C. et Pl., C. 7220.

Ouverte en 1853, la rue de Rennes a fait disparaître de nombreuses maisons des rues du Four, du Vieux-Colombier, de Vaugirard. Elle ne commence qu'aux nos 41 et 44 car le projet de son prolongement vers la Seine n'a heureusement jamais été réalisé.

La première partie du percement du boulevard Saint-Germain jusqu'au boulevard Saint-Michel a été ouverte à partir de 1855. Les rues Sainte-Marthe et Childebert, ouvertes en 1715 dans l'ancien enclos de l'abbaye, sont supprimées ainsi que la rue Taranne ouverte au XIIIe siècle. La rue Bonaparte percée en 1804 au travers de l'ancienne Abbaye s'appela en 1816 rue Saint-Germain-des-Prés et fut prolongée en 1845 jusqu'à la rue du Vieux-Colombier. Elle a repris son nom de rue Bonaparte en 1852.

213. La rue des Marmousets. Photo. — B.H.V.P., G.P. XVI-50.

Cette rue est le reliquat de l'ancienne rue des Marmousets-Saint-Marcel, nom qu'elle tenait dès 1540, d'une enseigne. Le percement du boulevard Arago l'amputa en 1859 de toute sa moitié Nord — sa partie détruite est recouverte par le trottoir nord de ce boulevard.

214. Les arènes de Lutèce. Le 19 août 1869. Photo. — B.H.V.P., 6 P. XVII, 1.

Photographie de l'ensemble du terrain avant les fouilles.

En 1860-1869, eut lieu le percement de la rue Monge. Les deux couvents situés à son emplacement sont expropriés et la Compagnie des omnibus achète une partie du terrain. Pour le nivellement de la chaussée, on creuse le sol jusqu'à 12 mètres de profondeur, et on découvre les arènes au début de 1870. Le monde savant s'émeut et de nombreuses pétitions à la Chambre des Députés demandent la conservation de ces vestiges. Le 15 avril 1870, Napoléon III se rend lui-même sur les lieux afin de prendre une décision. Mais la conservation des arènes aurait nécessité une somme de 300.000 francs. La Compagnie des Omnibus réclama son terrain et la Commission des Monuments historiques donna un avis défavorable au classement. Tout fut remblayé et la rue Monge se fraya un passage dans la partie Ouest des arènes, la Compagnie des omnibus s'installant par-dessus. De 1885 à 1887, grâce à l'intervention de Victor Hugo et de Duruy, on déblaya les arènes qui furent reconstruites plutôt que restaurées en 1917-1918. Elles dataient du IIe ou IIIe siècle.

215. Fouilles des arènes. Le 15 avril 1870. Photo. — B.H.V.P.

216. Le percement de la rue des Écoles, avril 1869. — Photo. B.H.V.P., G.P. XXI, 83.

Ouverture en 1852 entre le Boulevard Saint-Michel et la rue Jean-de-Beauvais, et en 1855 entre cette rue et la rue du Cardinal-Lemoine, la rue des Écoles a fait disparaître beaucoup des rues du XIIIe et du XIVe siècles.

217. Le percement de la rue d'Arcole, 8 octobre 1869. Photo B.H.V.P., G.P. XXI, 83.

Cette rue résulte de l'alignement en 1834, de deux vieilles rues de la Cité : les rues du Chevet-Saint-Landry et Saint-Pierre-aux-Bœufs — qui fusionnèrent en 1837 sous le nom d'Arcole, au voisinage du pont d'Arcole. En 1865, elle a absorbé le cul-de-sac de Sainte-Marine qui conduisait à la petite église de ce nom mentionnée pour la première fois en 1036 et qui était la plus petite paroisse de Paris, démolie en 1866 Le percement de cette rue s'est poursuivi jusqu'à 1869.

218. Le boulevard Henri-IV. [Vers 1870.] Photo B.H.V.P., G.P. XV. 39.

Ouvert en 1866, au travers des anciens jardins du couvent des Célestins, il a reçu son nom actuel en 1877.

219. Le pavage des rues. Planches de la suite « Actualités ». Lithographies de Daumier, 1850. — B.N., Est., Dc 180 j, t. 17.

L'introduction du trottoir à la Mac-Adam est due au préfet Rambuteau. Le macadam ne remplaça que très progressivement le pavage de pierre; le pavage de bois continua d'être réservé aux quartiers résidentiels et l'asphalte aux rues étroites.

220. Les nouveaux omnibus. Deux planches de la suite « les croquis parisiens ». Lithographies de Daumier (1856). — B.N., Est., Dc 180 j, t. 24.

L'invention de l'omnibus à « impériale » date de 1853. Comme on y montait par une sorte d'échelle, les dames n'y étaient pas admises.

221. Passage supérieur pour piétons, au carrefour des boulevards de Strasbourg et de Sébastopol. Dessin à la plume colorié de Horeau. 1866. — Musée Carnavalet.

Bien que la traversée des boulevards fût beaucoup moins périlleuse que de nos jours, il apparaît qu'une circulation accrue pouvait déjà

suggérer des projets visant à la sécurité des piétons. Celui-ci était sans avenir : les rares passages pour piétons que possède Paris sont aujourd'hui souterrains.

Voir la reproduction p. 73.

222. Nouvelles halles centrales pour la ville de Paris. Projet de Hector Horeau. — B.N., Est., Va 2296.

L'agrandissement des halles centrales était une nécessité reconnue dès le début du XIXe siècle. Par ordonnance royale du 17 janvier 1847, les projets de Victor Baltard et Callet furent approuvés et les travaux de démolitions commencés. Le projet de H. Horeau, qui proposait des pavillons métalliques reliés à la Seine, considérée comme l'artère normale d'approvisionnement, ne fut pas retenu, malgré son ingéniosité.

223. Projet [pour les halles] présenté a Sa Majesté l'empereur Napoléon III par Charles Duval, architecte. — Coll. particulière.

Napoléon III refusa le premier pavillon construit en exécution de l'ordonnance de 1847. « Il ordonna la suspension des travaux et ouvrit lui-même une sorte de concours entre divers architectes », dit Haussmann, pour leur demander des projets tout autres. Celui de Duval fut retenu par l'empereur qui le convoqua au Palais de Saint-Cloud et le lui fit modifier quelque peu. « Ce projet, lit-on en notice, résumerait peut-être la pensée de l'Empereur Napoléon Ier qui voulait que la halle centrale de sa capitale fut le Louvre du Peuple ». Mais Haussmann ajoute lui-même dans ses mémoires qu'il sauva personnellement Baltard, son camarade de lycée et son coréligionnaire, en lui persuadant d'utiliser le fer, Napoléon s'opposant particulièrement à la lourde masse de pierre qui avait été construite.

224. Les halles centrales, vue prise pendant la construction des pavillons 5 et 6 [vers 1855]. Photo B.H.V.P., P.M. II, 1.

De 1851 à 1857, dix des pavillons actuels, dont les pavillons 5 et 6, furent construits, la plupart par Baltard. L'emploi du fer et de la fonte, les larges rues couvertes, les lanternons à claire-voie et les baies vitrées, les caves immenses, la distribution d'eau et de lumière représentaient un grand progrès, et ont servi de stimulant pour les nombreuses autres villes, françaises ou étrangères, qui édifièrent leurs halles sur le modèle parisien. Ce n'est qu'en 1936 qu'on ajouta à ces dix pavillons les deux autres bâtiments qui donnèrent aux Halles leurs aspect d'aujourd'hui.

225. Les halles centrales. Vue à vol d'oiseau. — B.N., Est., Va. 419 j, t. 6.

Vue générale des Halles terminées.

226. Carte de dérivation d'eau de sources avec profil et niveau. [1861]. — B.N., C. et Pl., D.L. 227/1861.

Le système d'alimentation en eau de Paris, ainsi que son système d'évacuation, date du Second Empire et est dû en majeure partie à l'ingénieur Belgrand. Il est alimenté avant tout par des eaux de source amenées par des aqueducs d'une longueur totale de 600 kilomètres.

227. Route et station des gondoles de la Seine entre Charenton et Saint-Cloud. — B.N., C. et Pl., D.L. 237/1861.

Ces gondoles ont été les ancêtres de nos bateaux-mouches.

228. Palais de l'industrie et ses annexes de l'exposition universelle de 1855, par Perrot. — B.H.V.P., G. 21.

Plan des différents bazars et établissements environnant le Palais de l'Industrie, édifié en 1853-1855 à l'emplacement de l'actuel Grand Palais.

229. Exposition de 1867. Photo. — B.H.V.P., G.P. XXVIII, 8.

A l'occasion de cette exposition, le Champ-de-Mars fut transformé en parc immense avec bosquets, cascades, aquariums... Deux polytechniciens, Frédéric Le Play et Michel Chevalier, y édifièrent entre le pont d'Iéna et l'école militaire cet immense Colisée de fer et de verre, long de 82 mètres, large de 370.

230. Palais de l'exposition universelle de 1867. Lithographie coul. de Van Geleyn. — B.H.V.P., G. 19.

Vue perspective de tous les différents aménagements effectués à l'emplacement du Champ-de-Mars pour l'exposition universelle, avec au fond une vue générale de Paris.

231. Environs de Paris. A Paris, chez Guittet [1862]. Coul. — B.N., C. et Pl., Ge. C. 7332.

Carte topographique comprenant les villes d'industrie et de commerce, les places fortifiées, les chemins de fer, les canaux des environs de Paris d'après les documents les plus exacts et les plus récents de cette époque.

232. Compagnie du chemin de fer de ceinture (rive gauche). Projet de M. Bassompierre, Ingénieurs des Ponts et Chaussées. [XIXe siècle.] — B.N., C. et Pl., Ge. D. 1909.

Un décret du début de 1852 avait prescrit d'établir à l'intérieur des forifications le chemin de fer de ceinture, pour relier les lignes qui rayonnaient des « embarcadères » de l'Ouest, du Nord, de Strasbourg, de Lyon, d'Orléans.

233. Chemin de fer de ceinture a Paris, par Max Berthelin, architecte. [XIXe siècle.] — B.N., C. et Pl., Ge. D. 930.

Projet d'achèvement de la petite ceinture sur la rive gauche de la Seine.

234. Plan général du lotissement du parc du Raincy. Dressé par M. Friou, Ingénieur géomètre. — B.N., C. et Pl., Ge. C. 2999.

Plan dressé « d'après les divisions et ventes dirigées par Monsieur Dutreilh ». C'est un des premiers lotissements de la banlieue parisienne. Ce sont des bois qui ont été lotis en premier lieu, les plus importants étant ceux du bois de Romainville en 1848, de Bois-Colombes en 1851, de la forêt de Bondy et des bois du Vésinet en 1858.

235. Vue du parc du Vésinet projeté. 1858. Par Olive. — B.N., Est., Va 448 a.

236. La tour de Malakoff. Gravure du XIXe siècle. — Musée de l'Ile-de-France.

Le spéculateur Alexandre Chauvelot, ayant ouvert en 1855 un lotissement à l'est de Vanves, imagina pour le rendre attrayant d'y élever cette tour de bois, à laquelle il donna le nom de la toute récente victoire des troupes de Napoléon III, et qui signalait une salle de bal et un restaurant. Le succès fut vif; Chauvelot en jouit peu car il mourut en 1861. En 1870, lors du siège, la tour fut démolie sur l'ordre du génie, mais le nom resta au pays qui devait être érigé en commune en 1883.

237. Plan de Paris ancien et moderne. 1872. — B.N., Est., Va. 419 j. T.IV.

On voit très distinctement sur ce plan les différentes enceinte successives de Paris, et son extension vers la banlieue à la suite des lignes de chemins de fer.

VIII. LA IIIe RÉPUBLIQUE

Le second Empire a légué à la IIIe République un Paris où les problèmes de circulation et d'aération ne se posaient plus avec une urgence contraignante, et lui ont permis de la sorte d'en négliger d'autres, moins évidents sinon moins graves.

Les dégâts du siège et de la Commune réparés — à moins qu'elle ne les consomme, comme aux Tuileries —, la basilique du Sacré-Cœur mise en chantier sur la colline de Montmartre — mais c'est là moins une entreprise de la IIIe République qu'un legs d'une seconde Restauration manquée —, elle achève certains percements interrompus par la guerre, parfois sans hâte : le boulevard Haussmann ne rejoindra le carrefour Richelieu-Drouot qu'en 1927. Elle convertit la Halle aux blés en Bourse de Commerce. Après la première guerre mondiale, en 1919-1924, elle démolit les fortifications de Thiers et construit sur certains des espaces ainsi libérés des habitations à bon marché ou à loyer modéré.

Elle améliore les aménagements techniques, éclairage, égouts, eau courante de ville, mais son œuvre la plus marquante est dans les transports en commun : les tramways, d'hippomobiles, deviennent électriques, les omnibus se motorisent ; surtout le Métropolitain, projeté dès 1871, est enfin réalisé en 1900, sous l'impulsion du célèbre Bienvenue.

Les expositions universelles donnent à Paris les seuls monuments nouveaux de la IIIe République ; il est vrai qu'ils sont de taille : en 1889, la Tour Eiffel ; en 1900, Grand et Petit Palais, pont Alexandre ; en 1930, lors de l'Exposition coloniale, le musée des Colonies à Vincennes ; en 1937, le palais de Chaillot — qui remplace le vieux Trocadéro édifié pour l'exposition universelle de 1878 —, les musées d'art moderne.

Le peuplement de la banlieue, qui s'intensifie, est abandonné à lui-même par les pouvoirs publics, qui laissent s'ouvrir des lotissements dans des zones privées de routes praticables, d'eau, de gaz, d'électricité. Les « mal lotis », victimes de publicités fallacieuses, se débrouillent eux-mêmes et n'ont que trop de raisons de se plaindre. La législation (lois Loucheur) suit, mais en retard. L'irrésistible urbanisation de la banlieue s'opère dans l'anarchie.

Le début du XXe siècle avait pourtant vu la naissance de l'urbanisme moderne — le mot même d'urbanisme n'apparaît qu'alors —, très conscient des problèmes et audacieux dans les solutions : Les Études sur les transformations de Paris *d'Eugène Hénard paraissent dès 1903-1909. Les pouvoirs, de leur côté, étaient plus privés de moyens que négligents : témoin le concours qu'ouvrait en 1919 la Ville de Paris pour « l'aménagement, l'embellissement et l'extension de la capitale », le projet d'aménagement général de la région parisienne qui sera demandé à Henri Prost en 1932, présenté par lui en 1934, et dont certaines réalisations étaient en cours en 1939. Ces entreprises préparaient si directement les opérations amorcées de nos jours qu'elles en sont, dans une exposition comme celle-ci, inséparables : on les retrouvera dans la dernière partie du présent catalogue. Plus indépendant, plus superbement dédaigneux des contingences, donc moins écouté, Le Corbusier avait, lui aussi, son plan pour Paris ; l'audace en est grande, comme on pouvait s'y attendre.*

238. Démolition de la Butte des Moulins pour le percement de l'avenue de l'Opéra. 16 janvier 1877. Photo. — B.H.V.P., G.P. III, 1.

La butte artificielle des Moulins fut formée en 1536 dans l'angle sud-ouest des rues des Petits-Champs et Sainte-Anne actuelles par l'amoncellement des gravois provenant des travaux de fortifications entrepris cette année lorsque François I[er] pensa renforcer l'enceinte de Charles V. Elle fut abaissée en 1667-1677.

Elle fut définitivement supprimée au début de l'année 1877 et l'avenue de l'Opéra inaugurée en septembre.

239. L'ouverture de la rue Lagrange le 9 mars 1889. Photo. — B.H.V.P., G.P. XX-43.

Percée en 1887, la rue Lagrange a fait disparaître de nombreuses vieilles maisons, absorbant la rue du Fouarre comprise entre la rue de la Bucherie et le quai de Montebello, et la rue des Lavandières, de 1230, allant de la place Maubert à la rue des Noyers absorbée par le boulevard Saint-Germain.

C'est en 1890 qu'on lui a donné le nom du mathématicien Louis Lagrange (1736-1813).

240. Le Sacré-Cœur en construction. Dessin au lavis de E. Lefèvre 1892. — B.N., Est., Va 323.

Vue des travaux prise de la rue Lepic.

241. Projet d'une rotonde pour le boulevard Haussmann. 1893. — B.N., Est.

Commencé en 1857, le percement du boulevard Haussmann n'a été terminé qu'en 1927, date de l'inauguration par le président Gaston Doumergue du dernier prolongement de la rue Taitbout à la rue Drouot. Mais ce dernier percement n'a pas été aménagé comme l'architecte Letorey l'avait prévu en 1893. Il avait envisagé au centre de l'actuel carrefour Richelieu-Drouot une coupole vitrée, occupée par des magasins de luxe et reliée par des passerelles au boulevard des Italiens.

242. La Halle au blé et ses abords en 1885. Photo. — B.H.V.P., P.M. II, 4.

243. La Halle au blé vers 1887. Photo. — B.H.V.P.

Vue de la coupole de la face intérieure du bâtiment pendant la transformation en Bourse du Commerce.

244. La pompe a feu de Chaillot, place de l'Alma. — B.H.V.P., G.P. LXIV, 2.

Inaugurée le 8 août 1781, la pompe « à feu » de Chaillot était la première qui fît servir la vapeur à l'élévation de l'eau. Elle fut remplacée, en 1852-1853, par les deux machines plus modernes qu'abritait le monument représenté ici. La III[e] République, en 1900, la fit disparaître au profit de l'usine élévatrice d'Auteuil, qui alimente les grands réservoirs de Passy, rue Paul-Valéry.

245. Chemin de fer métropolitain avec sortie directe à l'ouest de Paris. Projet Charles Delcourt présenté en 1871. — B.N., C. et Pl., Ge. D. 193.

Dans les dernières années du XIX[e] siècle, le fait essentiel de la circulation urbaine intra-muros est la construction du métro. La première commission d'étude naît en 1871, mais sa réalisation fut retardée par un antagonisme fondamental entre l'État et la Ville — l'un voulant relier entre eux les terminus des grandes lignes et créer une grande gare souterraine au cœur de Paris, l'autre voulant un chemin de fer local qui ne soit pas dans les mains de grandes compagnies. Celles-ci d'ailleurs s'opposèrent au métro, craignant de perdre leur nombreuse clientèle. Mais les Parisiens se plaignant de l'insuffisance des moyens de transport, alors que Londres possédait son métro depuis 1863, et surtout la nécessité d'un service à grand rendement pour l'exposition de 1900, poussèrent l'État à s'incliner et la Compagnie de Chemin de Fer métropolitain fut créée en 1895.

En 1914, 92 kilomètres de lignes étaient en service.

246. Carte générale des chemins de fer et tramways dans Paris et sa banlieue. Gravée chez Wuhrer (1879.) — B.N., C. et Pl., Ge. C. 7365.

En 1879, le réseau des chemins de fer de banlieue s'est considérablement développé. La même année, les lignes de tramways à chevaux, qui sont apparues en 1873, ne cessaient de se multiplier, le premier tramway à vapeur ne datant que de 1889. Les premiers autobus n'apparaissent qu'en 1907, et en 1913 les derniers tramways à chevaux disparaissent, et les autobus remplacent de plus en plus les tramways électriques qui sont supprimés en 1937.

247. Projet du chemin de fer métropolitain de Paris. — Revue générale des Chemins de fer, 1886. Coul. — B.N., C. et Pl., Ge. D. 593.

248. Le grand carrefour souterrain de la place de l'Opéra. Dessin de L. Trinquier. Vers 1925. — B.N., Est., Va 285.

On lit en notice : Voici la gigantesque fourmilière aux quatre étages souterrains (en y comprenant le passage public) que le Métropolitain a lentement creusé sous la place de l'Opéra.

249. Démolition de l'enceinte de Thiers. — B.N., Est.

La loi du 19 avril 1919 prononça l'arasement de l'enceinte fortifiée de Thiers. Commencée en 1920, elle s'est terminée en 1924.

Implantée sur les communes limitrophes, elle avait 39 kilomètres de long, cinquante-deux entrées sans compter les passages des chemins de fer, à savoir dix-sept portes pour le passage des grandes routes, vingt-trois barrières pour celui des routes départementales et douze poternes pour les chemins vicinaux. L'enceinte bastionnée était longée intérieurement par une route stratégique, la « rue Militaire ». qui donna naissance, dès 1860, à nos boulevards extérieurs qui portent le nom des maréchaux de l'Empire, et extérieurement, par une zone militaire « non aedificandi » d'environ 200 mètres de large et sur laquelle, à la suite des annexions de 1925, 1929 et 1930, Paris s'est étendu et de nombreuses voies se sont ouvertes.

Sur les espaces rendus libres par sa démolition devaient s'élever bientôt des immeubles dits « Habitations à Bon Marché » (H.B.M.) et « Habitation à Loyer Modéré » (H.L.M.).

250. Lotissement a Clamart du grand parc de la Maison Blanche. 1885. Affiche par H. Dorfinant. — B.N., Est., S.N.R.

251. Lotissement a Meudon-Val-Fleury. 1904. Affiche par J. Kern. — B.N., Est., S.N.R.

252. Rueil-Casino... Fêtes de jour et de nuit. 1883. Affiche imprimée chez Chaix. — B.N., Est., S.N.R.

Le territoire de ce parc d'attractions devait être loti dans la suite. Il ne reste aujourd'hui de ces bâtiments que le pavillon central, décoiffé de son toit à la chinoise.

253. Inauguration du monument de la Défense. 12 août 1883. Avenue de la Défense à la même époque. Photos. — Collection de M. Bernard.

Le monument destiné à commémorer la défense de Paris en 1871 se dresse sur un rond-point situé entre Neuilly, Puteaux, Nanterre et Courbevoie, et formant patte d'oie pour les routes de Saint-Germain et de Pontoise.

254. Nanterre cherchant a soustraire sa rosière et sa galette à l'englobemet de la ville de Paris. Caricature lithographique de Ch. Vernier. — B.N., Est.

La création du rond-point de la Défense n'avait pas tardé à provoquer l'urbanisation du village de Nanterre. Le problème était d'ailleurs posé depuis longtemps : cette caricature est de l'époque de Louis-Philippe.

255. Fontaine monumentale érigée à l'occasion de l'Exposition universelle de 1889. Photo. — B.H.V.P., G.P. XXVIII, 7.

A l'occasion de cette nouvelle exposition furent édifiées au Champ-de-Mars une Galerie des machines démolies en 1909, la Tour Eiffel, et cette fontaine monumentale avec dôme.

256. Construction du palais de Chaillot à l'occasion de l'exposition universelle de 1937. Gravure au burin par Decaris. — B.N., Est.

On sait que cet édifice, d'une conception heureuse, remplace le vieux Trocadéro érigé, lui aussi, pour une exposition universelle, celle de 1878. Lui-même rappelait un monument provisoire analogue qui avait été dressé sur la colline de Chaillot en 1827 pour reproduire un des combats de l'expédition d'Espagne de 1823.

257. Le Corbusier. Le « plan Voisin » de 1925. Aménagement de Paris rive droite entre le Pont-Neuf et le pont Louis-Philippe. Photo Hervé.

Le Corbusier avait donné à ce plan le nom d'un célèbre constructeur d'automobiles, qui s'y était d'ailleurs intéressé, pour symboliser son idée que « l'industrie doit s'emparer du bâtiment ».

IX. PARIS DE DEMAIN

Le nombre des projets officiels, en cours d'approbation ou purement théoriques qui composent cette ultime section de l'exposition atteste la fécondité de la réflexion urbaniste, et aussi le parti de réalisation qui anime les pouvoirs responsables, du moins à partir du moment où furent acquis le remembrement et la reconstruction des zones détruites par la seconde guerre mondiale.

Ce grand effort, dont des résultats commencent à être visibles dans Paris et sa région, prend la suite des études entreprises depuis 1928 par le « Comité supérieur de l'aménagement et de l'organisation général de la région parisienne », et en élargit les conceptions : au cercle de 35 kilomètres de rayon défini par la loi du 14 mai 1932 succède (loi du 28 août 1941) un territoire composé de la Seine, de la Seine-et-Oise et de la Seine-et-Marne, plus cinq cantons de l'Oise. En juin 1943 sont créés un « Comité » et un « Service d'aménagement de la région parisienne » (C.A.R.P. et S.A.R.P.) qui sont toujours en fonction. Le S.A.R.P. élabore un « Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne » — le P.A.D.O.G. — qui sera approuvé par décret du 6 août 1960. Le 2 août de l'année suivante naissait le district de la région de Paris, voué à « l'étude des problèmes qui ressortissent à l'aménagement et à l'équipement de tout ou partie de la région », sous l'autorité d'un Délégué général qui, outre le S.A.R.P., dispose d'un organisme plus spécialement chargé de l'étude à long terme de l'avenir de la région parisienne : l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne, I.A.U.R.P.

C'est de cet ensemble d'institutions qu'est né le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris *récemment rendu public, qui ne pouvait raisonnablement pas espérer plaire à tout le monde, mais dont les mérites n'en sont pas moins certains.*

L'ampleur des problèmes posés par la croissance de l'agglomération rend désormais irréversibles les grands travaux déjà commencés. L'effort devra se poursuivre de manière continue pendant des décennies. En ce qui concerne le Paris dans les murs, les besoins de la vie contemporaine se confrontent avec les exigences croissantes du maintien du patrimoine historique et la nécessité de retrouver les espaces verts qui font défaut. Le Paris hors-les-murs, le « plus grand Paris », où, d'ici à trente-cinq ans, 5 millions d'habitants nouveaux devront être accueillis, se doit d'être à la mesure des besoins et de nos ambitions. On conçoit que le travail à effectuer nécessite désormais des équipes puissantes. Le temps est révolu ou un seul homme pouvait par son seul dessin changer radicalement la face d'une ville. Le geste d'un architecte n'est plus désormais qu'un tracé sur le papier dont les chances de concrétisation sont minces. L'avenir appartient aux organismes publics dotés de grands moyens d'action, où toutes les disciplines se trouvent confrontées. Le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris représente dans ce sens le plus gros effort fourni par Paris pour son aménagement.

A. — LES PROJETS POUR UNE SOLUTION D'ENSEMBLE

I. — PROJETS OFFICIELS

258. CONCOURS POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA CAPITALE 1919. Premier prix : Plan de Jaussely, Auburtin, Nicot.

259. CONCOURS POUR L'AMÉNAGEMENT DE LA CAPITALE 1919. Deuxième prix : J. Greber, architecte.

L'interdépendance étroite qui relie Paris à sa banlieue fait l'objet, au début du XXe siècle d'une prise de conscience de plus en plus nette. Cela aboutit à la création de la Direction de l'extension de Paris qui organise en 1919 un concours pour l'aménagement de l'agglomération. Le projet lauréat maintient le principe des pénétrations routières dans le centre, mais il multiplie les voies circulaires autour de la ville et fait une place importante aux réserves plantées constituant ainsi autour de Paris une véritable « ceinture verte ».

260. PLAN D'AMÉNAGEMENT DE LA RÉGION PARISIENNE DIT « PLAN PROST ». 1939.

A la fin du XIXe siècle se développe le goût de la petite maison individuelle, les forêts sont loties, les vieux noyaux urbains proches de Paris sont englobés dans la prolifération des agglomérations de banlieue. Il se constitue ainsi un tissu urbain sans individualité de Chelles à Colombes et d'Écouen à Corbeil. Devant ce désordre croissant, les autorités responsables ont fait établir un premier plan d'aménagement de la région parisienne afin de coordonner les projets communaux d'embellissement et d'extension ordonnés en 1924 aux communes en voie d'accroissement. Élaboré de 1932 à 1935, déclaré d'utilité publique en 1939, ce projet visait à définir, par le « zonage », un cadre à l'initiative privée et à réserver les emplacements nécessaires à la localisation des services publics et au tracé des voies de circulation.

261. ESQUISSE DE PLAN DIRECTEUR DE PARIS. 1954. R. Lopez, architecte.

Cette étude a été présentée au Conseil Municipal de Paris par M. B. Lafay, son président en 1954. Elle part de l'idée que la formation de Paris au cours des siècles s'est effectuée suivant deux axes : l'axe primitif Nord-Sud et « l'axe royal » Est-Ouest. Un noyau de cristallisation s'est alors allongé le long de l'axe Est-Ouest jusqu'à la rencontre des obstacles naturels constitués par le mont Valérien et la Butte de Chantecoq (Rond-point de la Défense). Autour de ce noyau se sont formées d'autres petites cristallisations englobant les anciens villages de Grenelle, Vaugirard, Charonne, Belleville, etc... Si nous ne pouvons plus construire dans ces divers noyaux désormais bien fixés, un urbanisme réaliste peut néanmoins être appliqué dans leurs intervalles où les possibilités sont encore extrêmement grandes.

262. PLAN D'AMÉNAGEMENT ET D'ORGANISATION GÉNÉRALE DE LA RÉGION PARISIENNE (P.A.D.O.G.). Commission Supérieure de l'aménagement du territoire 1956.

Le plan d'aménagement de 1939 présentait certaines lacunes qui prirent de l'acuité après la guerre. Le problème des zones industrielles n'était qu'effleuré, les réalisations d'autoroutes avaient été pratiquement délaissées à l'exception de l'autoroute de l'Ouest. En même temps, une série de problèmes nouveaux se faisaient jour qui obligeaient à une action puissante et coordonnée. On peut citer entre autres : la construction d'immeubles collectifs qui s'est substituée au développement des lotissements individuels. L'idée de lier l'évolution de la région parisienne à une politique d'aménagement national et l'idée de la déconcentration industrielle apparurent comme des principes essentiels. La mise en révision du plan de 1939 et d'élaboration du P.A.D.O.G. furent donc décidées en 1934. La prise en considération du P.A.D.O.G. intervint en 1956. Le plan garde de la conception de 1939 des notions de zonage, de réserves pour services publics, de réglementation de la construction, mais il s'efforce en outre de marquer une volonté d'organisation de l'agglomération et de coordination des programmes propres aux services publics.

Voir la reproduction p. 74.

263. PLAN DIRECTEUR D'URBANISME DE PARIS.

Ce plan mis au point en 1959 a été approuvé par le Conseil Municipal en 1963. Les autorités responsables de l'aménagement de Paris qui l'ont élaboré ont cherché à définir de quelle manière devait être conçu son avenir de capitale moderne, n'oubliant pas les obligations de son passé, c'est-à-dire ses vocations et fonctions essentielles. D'autre part elles ont eu le souci d'établir un équilibre entre son âme centrale traditionnelle et les appels centrifuges de sa périphérie. Sur le plan pratique, la mise en marche d'un urbanisme parisien prend plusieurs formes : relance de la construction, aménagement de zones vertes, « reconquête » des quartiers de taudis, amélioration de la circulation. Tous ces travaux étant coordonnés par ailleurs avec le P.A.D.O.G.

264. CONTRIBUTION A L'AVENIR DU CENTRE DE PARIS. Direction de l'urbanisme de la Préfecture de la Seine. 1966.

Le plan directeur d'urbanisme de Paris de 1959 tentait de promouvoir une indispensable adaptation de la capitale aux nécessités de notre

temps. Depuis, ses grandes lignes ont été confrontées avec l'évolution des besoins des administrés, des techniques et des moyens de réalisation.
La présente étude expose seulement les premiers résultats d'un examen objectif auquel ont procédé les différents services de la Préfecture de la Seine afin de pouvoir servir de base à une nouvelle version du Plan Directeur.

265. Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris. Délégation générale au district de la région de Paris. 1965.

Les responsables de l'aménagement prévoient une population de 14 millions d'habitants dans la région de Paris en l'an 2000. Prévoir ce nombre, ce n'est pas vouloir freiner le développement des métropoles d'équilibre ou des villes du bassin parisien, c'est au contraire partir de l'hypothèse que beaucoup d'entre elles vont tripler et les autres doubler pendant la même période. Sinon, ce n'est pas en l'an 2000 que la région de Paris atteindrait 14 millions d'habitants, mais bien plus tôt.

L'urbanisme pratiqué depuis la guerre a accru la congestion du centre de Paris, l'anarchie des banlieues sous-équipées, la disparition des espaces libres, et la lenteur de la rénovation. Poursuivre la densification de l'agglomération existante sans avoir au préalable repris fondamentalement ses structures, c'est courir le risque de mettre en cause les possibilités de son évolution pour plusieurs générations.

La dimension du nouveau schéma directeur est conçue précisément pour changer l'échelle des réponses parce que les faits d'aujourd'hui et de demain changent l'échelle des problèmes. Il n'y a qu'un remède à la dimension de l'avenir parisien : créer des centres urbains nouveaux qui seront villes nouvelles dans les zones d'extension et centres urbains renforcés diversifiés et rénovés dans les banlieues actuelles. D'autre part, pour faciliter les transports, et surtout rapprocher les habitats des zones de travail, des lieux de loisir et de la campagne, il faut canaliser l'extension spatiale selon des axes préférentiels suivant lesquels la croissance progressive des villes sera possible. Enfin pour permettre les interdépendances entre l'agglomération actuelle et ses extensions à venir, il faut organiser l'unité de la région urbaine de Paris.

Voir croquis simplifié p. 76.

II. — PROJETS THÉORIQUES

266. Eugène Hénard. Études sur les transformations de Paris. — Paris, 1903-1909, 8 vol. in-8°, fig. et plans.

Eugène Hénard est un véritable précurseur de l'urbanisme moderne. Dès avant la première guerre mondiale, il avait notamment pressenti l'aggravation illimitée des problèmes de circulation dans les grandes villes.

267. Le plan Voisin pour Paris. Le Corbusier. 1925.

Pour mémoire (cf. n° 257 ci-dessus).

268. Rôle du département de Seine-et-Oise dans l'aménagement de Paris. A. Gutton, architecte, thèse à l'Institut d'urbanisme de l'Université de Paris. 1933-1934.

Recherche pour l'extension de Paris suivant les grands axes de circulation. Urbanisation en une succession de villes linéaires et protection des zones naturelles. Réalisation ainsi de la pénétration de la campagne dans la ville avec « Parkways » de circulation et rocades.

269. Proposition pour un « Paris parallèle ». Comité de la Revue « Architecture d'Aujourd'hui ». 1960.

Sur l'initiative de son directeur, le Comité de « l'Architecture d'Aujourd'hui » présente une solution en vue d'une mise en ordre de Paris et de sa région. La proposition consiste essentiellement dans la création d'une cité parallèle qui ne s'opposerait pas à Paris, mais le compléterait. Cette cité, qui aurait une vie autonome, serait située à proximité immédiate de la capitale afin d'assurer une liaison entre les pôles en moins de trente minutes par les moyens de transports individuels ou collectifs.

270. Théorie des fuseaux urbains. S. Ménil, architecte. 1957.

Comme base de la doctrine, l'auteur pose que l'architecture adaptée à notre époque ne peut plus s'appuyer sur le concept classique de l'unité statique. Il lui substitue l'unité dynamique. Dans la composition des villes, le vrai problème consiste à appliquer un système qui leur permettrait de croître harmonieusement sans limites prévisibles. En conséquence, l'auteur propose de rassembler les constructions dans de grands ensembles spécialisés (administratifs, culturels, sportifs, industriels, etc...) implantés suivant différents fuseaux rayonnant à partir d'un centre géométrique. De cette façon, ils pourront s'accroître sans se gêner. Ce système est complété par des circulations concentriques qui répartissent sur l'ensemble de la ville les bâtiments qui n'abritent pas des services d'un intérêt collectif maximum.

271. « Paris M3 » (Paris millénaire 3). W. Feigelmann, architecte, avec la collaboration de M. Prévert, architecte. 1945 à 1966.

Cette étude entamée en 1945 repose sur l'idée d'une extension linéaire de Paris sur une largeur de 12 km, le long de cinq voies de grande circulation parallèles à l'axe Louvre-rond-point de la Défense. Ce schéma tendrait à donner à Paris le caractère de « ville longue », permettant une extension continue sans remise en cause des structures.

272. Pour un Paris spatial. Y. Friedman, architecte. 1961.

Considérant que le Paris actuel restera toujours le centre d'attirance, ce projet se propose de tripler sa densité de construction. Des structures spatiales recevant habitations et activités enjambent des quartiers compris entre les boulevards intérieurs et extérieurs, évitant ainsi la cité historique. Du fait de leur surélévation, ces structures évitent les démolitions des constructions au sol, conservant ainsi aux quartiers leur caractère actuel. Corrélativement à ces structures spatiales est organisé un réseau de circulation maillé.

273. Schéma d'organisation de la région parisienne. P. Maymont, architecte.

Ce projet prévoit une croissance organique du Paris ancien par une juxtaposition dans toute la région parisienne de noyaux urbains autonomes de 300 à 400.000 habitants reliés de centres à centres par un maillage multidirectionnel de voies express. Le Paris ancien, à l'exclusion de « l'hexagone sacré », serait restructuré par une répartition régulière de trente jardins de la taille du Jardin du Luxembourg. Ces jardins, dans lesquels s'intègreraient les équipements collectifs, constitueraient le noyau attractif de chaque quartier. Leur financement pourrait être assuré par la création de résidences de luxe sur des surfaces affectant environ un dixième des surfaces du Bois de Boulogne et du Bois de Vincennes dont le besoin serait moins impératif pour les parisiens du fait de la restructuration des quartiers envisagés.

274. Projet de « Ville-Fleuve ». J. Faugeron, architecte. 1962.

Ce projet veut s'opposer au développement tentaculaire des villes qui sont asphyxiées au sol ou prises de vertige dans l'espace. Il propose un urbanisme linéaire à progression illimitée qui consiste en une juxtaposition de cités aux dimensions de l'homme sur une largeur maximum de 3 km.

275. « Pour un Paris logique ». M. Duplay, C. N. Douady, L. P. Grosbois, élèves du Séminaire « Tony Garnier ». 1962.

Le petit Paris du XVIe siècle, retranché derrière ses remparts, connaissait une organisation à son échelle. L'intérieur de la ville était organisé en quartiers qui se partageaient les diverses fonctions. C'est un équilibre analogue qui doit être trouvé pour le grand Paris d'aujourd'hui. La répartition proposée se présente soit comme une consécration de certaines tendances actuelles : axe industriel au Nord, axe universitaire, le long de la ligne de Sceaux, soit comme une création délibérée en des zones favorables : axe international au Sud.

276. Schéma de principe pour Paris, capitale de l'Europe et Métropole mondiale. N. Boutet de Monvel, architecte. 1964.

Ce schéma distingue dans Paris et sa région trois zones d'aménagement différencié : le centre de Paris auquel on ne touche pas, la couronne périphérique où l'on opère une rénovation hardie et la région parisienne où l'on crée une résille d'urbanisation linéaire à maillage irrégulier où Paris intra-muros conserve néanmoins une position privilégiée.

277. Série de gouaches illustrant le Paris réel et le « Paris des architectes ». Par Pinchis.

Ce peintre bulgare s'intéresse vivement depuis son pays à l'architecture et à l'urbanisation parisienne. Il donne ici une vision très poétique de paysages parisiens réels ou issus de l'imagination des architectes.

B. — LES PROJETS RELATIFS A UN AMÉNAGEMENT PARTIEL

I. — PROJETS RÉALISÉS, EN VOIE DE RÉALISATION OU EN COURS D'APPROBATION.

278. GRAND ENSEMBLE DE LA DÉFENSE. R. Auzelle, P. Herbé, R. Camelot, J. de Mailly, B. Zehrfuss, architectes. 1956.

L'aménagement de la zone dite « de la Défense » s'intègre dans le cadre général du Plan Directeur d'Aménagement et d'Organisation générale de la région parisienne (P.A.D.O.G.) de 1956 qui prévoyait le prolongement de l'axe Tuileries-Pont de Neuilly à travers la plaine de Nanterre, la plaine de Montesson jusqu'à la terrasse de Saint-Germain. Le nouvel ensemble recouvre totalement cette voie pour ne pas être coupé en deux et ne pas pertuber la circulation qui doit être continue sur cet axe. Il comportera un important centre d'affaires auquel se mêleront des résidences, et présentera un accès aisé et rapide pour les véhicules, de grandes possibilités de stationnement, et une circulation facile et sûre des piétons au milieu d'espaces verts.

279. OPÉRATION MAINE-MONTPARNASSE, par MM. E. Beaudoin, U. Cassan, R. Lopez, H. de Mariem, Saubot et J. Warnery. 1961.

Un projet ferroviaire d'avant la guerre 39-45 prévoyait le regroupement des installations de la gare-voyageurs de Montparnasse. Le projet actuel a largement dépassé l'objet initial et permettra non seulement de réaliser le programme ferroviaire d'origine, mais encore de procéder à une grande opération d'urbanisme par l'utilisation des terrains libérés par la S.N.C.F. Le but est de créer sur la rive gauche un pôle d'animation urbain et de procurer des ouvertures nouvelles à des activités qui ne trouvent plus de place dans les quartiers du centre.

280. RÉNOVATION DE PARIS. XVe arrondissement.

Le XVe arrondissement, en raison de sa position favorable, lieu de passage entre la banlieue Ouest et le centre de Paris, mais aussi en raison de son isolement et de son caractère inachevé qui se traduit par un habitat défectueux et un caractère surindustrialisé, offrait la possibilité d'entreprendre une action de grande envergure sans attendre la déclaration d'insalubrité de ses îlots. Une rénovation de cette importance correspond approximativement à aménager une ville de l'échelle de Bordeaux. Elle doit en conséquence se faire nécessairement en plusieurs étapes.

A l'intérieur des trois zones à rénover : « Front de Seine. 1 », « Lecourbe-Croix-Nivert » et « Alleray Falguière », faisant chacune l'objet de plans d'urbanisme de détail récemment approuvés par le Conseil Municipal, trois secteurs dits « d'opération » ont été définis en raison d'un aménagement prioritaire, basé sur la facilité ou l'urgence de la rénovation. Ces secteurs respectivement dénommés « Beaugrenelle », « Sablonnière », et « Procession » ont fait l'objet de plans-masse détaillés qui donneront ultérieurement à ces quartiers la physionomie d'un Paris moderne. La rénovation du XVe, qui actuellement est entrée dans la phase des réalisations, s'opère conformément à trois projets :

— Front de Seine 1. Secteur Beaugrenelle. R. Lopez, H. Pottier, architectes.

— Lecourbe Croix-Nivert. Secteur Sablonnière. R. Gravereaux, A. Laurenti, architectes.

— Alleray-Falguière. Secteur Procession. B. Zehrfuss, architecte.

281. RÉNOVATION DE L'ILOT GLACIÈRE-BLANQUI. MM. Gonnot, Solotareff, Bernard, architectes, sous la direction de P. Sonrel, architecte.

Parmi les îlots de Paris déclarés insalubres en 1955 par le Conseil départemental d'hygiène de la ville de Paris et qui sont délimités comme tels dans le Plan directeur de la ville de Paris de 1956, l'îlot Glacière-Blanqui (nº 13) est un de ceux dont la rénovation est à peu près complètement réalisée.

282. RESTRUCTURATION DU QUARTIER ITALIE. Ascher et Holley, urbanistes. Braunsarda et Micol, architectes.

N. B. — Ce projet n'est pas adopté *ne varietur.*

Voir la reproduction p. 75.

283. RESTRUCTURATION DU QUARTIER BELLEVILLE. Ascher et Holley, urbanistes. Braunsarda et Micol, architectes.

284. PROJET D'AMÉNAGEMENT DU CENTRE DE PARIS. M.E.H. Rotival, planificateur et collaborateurs. 1963.

Les projets de restructuration urbaine des quartiers d'Italie et de Belleville sont des essais de fédération des efforts individuels des propriétaires et constructeurs parisiens qui désirent recevoir des administrations une impulsion cohérente à leurs initiatives séparées. Ils proposent, en liaison avec les services de la Ville, de coordonner, dans le cadre de plans d'urbanisme de détail et de règlements établis par ceux-ci, leurs projets de constructions, tout en apportant une participation aux équipements et aménagements urbains. Cette initiative a été encouragée par le Conseil municipal; elle est en effet le relais nécessaire aux efforts de la puissance publique, qui ne peut ni traiter ni aider la totalité de l'effort de « reconquête sur Paris », ni continuer à tolérer des initiatives dispersées.

L'économiste M. Fourastié a dit avec sa haute autorité que la ville se comportait « comme un être vivant ». D'où la nécessité d'aborder le problème ainsi : le cœur de Paris fonctionne mal, il faut remettre en état les organismes vitaux qui commandent le centre. Le District de la région de Paris ayant décidé de faire procéder à une série d'études de « structures » et de « planification » pour le centre de Paris à laquelle un certain nombre d'experts et de sociétés d'études techniques avaient été conviés à participer, M. Rotival et son équipe pluridisciplinaire furent chargés de l'étude de planification générale. Une première approche permit de déterminer un éventail de « clefs » très ouvert, allant de la proposition de la continuité de l'évolution actuelle de la ville, jusqu'à celle diamétralement opposée d'un « Paris-parallèle ». Après examen de cette étude, une commission spéciale composée d'économistes du Commissariat au Plan, d'Ingénieurs des Ponts et Chaussées et d'administrateurs de l'État est arrivée à la conclusion qu'il fallait poursuivre les études en fonction de la « clef » prévoyant une reconcentration dans un périmètre à délimiter. Une analyse précise des valeurs et mouvements indiqua la zone Halle, Bourse, Gare du Nord et de l'Est et Châtelet.

285. PLAN D'AMÉNAGEMENT ET DE SAUVEGARDE DE MONTMARTRE. C. Charpentier, architecte.

En 1942, un plan de principe d'urbanisme est présenté au salon des urbanistes. En 1956, le plan d'aménagement est approuvé par le Conseil Municipal. Il a pour objectif la protection et la mise en valeur du dernier village de Paris. Ce plan comporte un tracé de voies à conserver, des édifices et maisons typiques à restaurer, un programme de servitude y est attaché. Le secteur protégé est inscrit à l'inventaire des sites du Ministère des Affaires culturelles. De plus, une zone tampon a été délimitée afin d'éviter une rupture trop brutale entre la ville et le village de Montmartre.

286. RÉNOVATION DE L'ILOT MAUBERT SAINT-SÉVERIN (îlot insalubre, nº 3). C. Charpentier, architecte.

En 1960, cet îlot était condamné; en 1966, vingt-cinq maisons sont restaurées : l'îlot est sauvé. Exemple vivant d'une résurrection d'un des quartiers les plus typiques de l'architecture mineure des XVIIe et XVIIIe siècles et preuve que la remise en valeur d'un quartier historique particulièrement dégradé n'est nullement impossible.

287. ÉTUDE POUR LA RÉNOVATION DE L'ILOT DE L'ÉGLISE SAINT-GERVAIS. Albert Laprade.

De 1945 à 1947, l'auteur de cette étude devait réussir à transformer un ensemble sordide en un vaste immeuble aux appartements luxueux et jouissant d'un emplacement au pittoresque exceptionnel. C'est un exemple type de « réhabilitation ».

288. RÉNOVATION DU QUARTIER DU MARAIS. Bureau d'Études pour la Rénovation du Marais. Architectes chargés de l'établissement du Plan de Sauvegarde. L. Arretche, B. Vitry, M. Marot. Collaborateur M. Minost.

Pour le quartier du Marais, le plus prestigieux ensemble urbain du Paris du XVIIe siècle, il s'agit plus d'une réhabilitation que d'une rénovation. Cette opération est réalisée dans le cadre de la loi du 4 août 1962 pour la sauvegarde des villes anciennes. Le « secteur sauvegarde » récemment créé couvre 125 ha. Cette surface est motivée par des enquêtes préliminaires précises. Le plan permanent de sauvegarde, qui sera un véritable plan d'urbanisme de détail, est en cours d'études. Cette œuvre est complexe, délicate et de longue haleine, et elle rencontre souvent des problèmes démographiques et sociaux.

289. LE MARAIS, SECTEUR D'ATTAQUE. Authemant, architecte.

La volonté de rénover le Marais nécessite la mise sur pied d'un secteur expérimental dit « secteur d'attaque » s'intégrant dans son entourage immédiat nommé « secteur central ».

Le but de cette opération est, tout en conservant les éléments d'architecture, témoins de son histoire, de définir quelle sera la meilleure façon de vivre dans ce nouveau quartier, et, par là même de prévoir ce que sera le futur Marais dans son ensemble.

C'est donc un problème de quartier qu'il convient de résoudre par l'analyse, tout d'abord des bâtiments, ensuite de l'habitant qui sera maintenu dans une très large proportion, enfin des activités qui seront ou non maintenues, suivant leur intérêt ou leur nuisance.

290. ENQUÊTE SUR L'INTÉRÊT DES IMMEUBLES DU QUARTIER DU MARAIS. Association pour la Sauvegarde et la mise en valeur du Paris historique.

Cette association composée de membres bénévoles s'est fixé pour mission la sauvegarde du quartier du Marais et elle s'efforce de promouvoir dans le public sa restauration. Elle a elle-même donné l'exemple en réalisant la restauration de trois maisons de la rue François-Miron et, après une enquête précise, elle a établi un plan du quartier du Marais indiquant différents degrés de valeur architecturale des immeubles.

291. CENTRE ADMINISTRATIF, COMMERCIAL ET SOCIAL DE GENNEVILLIERS. O. Zavaroni et G. Auzolle, architectes. 1956.

Cette opération décidée depuis 1946 s'inscrit dans le plan d'aménagement de la commune de Gennevilliers qui prévoit deux zones principales : la zone d'habitation conçue pour héberger 35.000 habitants supplé-

mentaires et dans laquelle s'intègre ce centre, et la zone industrielle. La réalisation d'un tel centre offrira l'intérêt de constituer l'un des éléments de restructuration de la banlieue parisienne qui lui font particulièrement défaut.

292. COMPLEXE URBAIN CHARRAS, A COURBEVOIE. H. Pottier, architecte.

L'opération Charras est avant tout une opération d'urbanisme dans le cadre du plan d'aménagement de la ville de Courbevoie, puisqu'elle va permettre de relier les deux parties de l'agglomération jusqu'à maintenant isolées l'une de l'autre par cette grande « plage » que constituait la caserne Charras. La désaffection de cette caserne permettra à la fois de réaliser une large avenue de 28 mètres qui assurera une grande liaison intercommunale vers Asnières à partir de la plaque tournante que sera le carrefour de la Défense et de créer un véritable centre urbain, Courbevoie n'en possédant pas à proprement parler actuellement.

Voir la reproduction p. 78.

293. LA PRÉFECTURE DES HAUTS-DE-SEINE. Maquette. W. Wogenski, architecte.

Cette future préfecture doit faire partie d'un ensemble architectural comprenant également le musée du XXe siècle et les quatre nouvelles écoles d'art du ministère des Affaires culturelles.

294. PROJET DE L'ENSEMBLE CULTUREL DE NANTERRE. Le Corbusier †, architecte.

Ce projet que le grand architecte n'a pu malheureusement terminer avant sa mort et dont les études sont actuellement poursuivies par son élève A. Wogenski, devait s'intégrer dans le cadre de l'opération de restructuration de la banlieue Ouest proche de Paris. En liaison avec l'opération en cours du quartier de la Défense, il en préfigure le complément culturel. Il est voué à de profonds remaniements.

295. GRANDS ENSEMBLES D'HABITATIONS DANS LA RÉGION PARISIENNE.

Diverses sociétés immobilières ont réalisé ces dernières années dans la région parisienne de nombreux et importants ensembles d'H.L.M. Certains d'entre eux dépassent 10.000 logements. Nous présentons les projets de quelques-uns d'entre eux :

— Ensemble de Sarcelles : 11.500 logements. Boileau et Labourdette, architectes (Société centrale immobilière de la Caisse des Dépôts et Consignations).

— Ensemble de Garges-Les-Gonesses : 8.000 logements. Lemaresquier, architecte (S.C.I.C.).

— Ensemble d'Aulnay-Sevran-Villepinte (S.A.E.S.).

— Ensemble de Bures-Orsay (S.A.M.B.O.).

296. PROJET DU NOUVEAU MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION NATIONALE. J. Faugeron, architecte.

Ce programme doit regrouper les services administratifs du Ministère de l'Éducation Nationale sur l'emplacement de l'actuelle prison de la Santé.

297. CARTE DES IMPLANTATIONS UNIVERSITAIRES prévues au schéma directeur de la région de Paris. Ministère de l'Éducation nationale.

Cette carte indique l'emplacement et la desserte des centres universitaires prévus dans la région parisienne jusqu'en 1985.

— Complexe Universitaire de Nanterre. J. et J. Chauliat, architectes. 1964.

C'est un ensemble nouveau qui s'intègre dans le cadre des implantations universitaires prévues au schéma directeur de la région de Paris. Il se compose principalement de facultés de lettres, de droit, et de sciences. Sa construction est en voie d'achèvement.

298. LES NOUVEAUX MARCHÉS D'INTÉRÊT NATIONAL DE RUNGIS ET PARIS-LA VILLETTE.

Le baron Haussmann, concevant vers 1860 dans le cadre général de son aménagement de la capitale « le ventre de Paris », peut passer pour un génial précurseur. Il l'avait alors placé à La Villette pour la viande et aux Halles centrales pour les fruits et légumes. Il s'agissait de nourrir 2.000.000 d'habitants dans un Paris où la circulation ne posait pas de problème grave. Aujourd'hui situées au centre d'un Paris de 8.000.000 d'habitants, ces installations s'avèrent non seulement insuffisantes, mais encore constituent une source notable d'embarras pour le fonctionnement de la capitale qui soulève les protestations chaque jour plus véhémentes des urbanistes, hygiénistes et économistes. Les pouvoirs publics se sont rendu compte de la nécessité non pas d'une modernisation partielle qui aurait immédiatement été insuffisante, mais d'une refonte complète des installations avec le déplacement dans un site nouveau des marchés intéressés. Cela explique leur décision prise en 1959 de créer le nouveau Marché d'intérêt national de Paris-La Villette pour le commerce de gros des viandes, des abats, de la volaille et des cuirs, et celui de Rungis pour les autres activités : fruits, légumes, produits laitiers, marée, etc... qui doivent ainsi quitter les Halles centrales de Paris dans un proche avenir et libérer un vaste emplacement dont l'utilisation fait l'objet de nombreuses études et projets.

299. **Voie express sur berge de la rive droite de la Seine.** Étude des services techniques de la Voirie parisienne.

Cette opération permettra d'instaurer une circulation rapide et continue sur l'axe traditionnel Est-Ouest de Paris. Le tracé de cette voie a été conçu de manière à la rendre le plus discret possible dans le site de Paris. Notamment, lorsqu'elle traversera le centre historique de Paris, elle sera le plus souvent souterraine. Elle se développera, tantôt sur le quai, tantôt sur la berge, faisant parfois un détour pour respecter la vénérable ordonnance des arbres.

Voir la reproduction p. 77.

300. **Raccordement de l'antenne de Bagnolet avec le périphérique.** Étude des Services techniques des Ponts et Chaussées de la Seine.

Constituant la jonction de la principale autoroute de dégagement de l'Est parisien avec le boulevard Périphérique, l'échangeur de la porte de Bagnolet sera plus qu'un nœud routier. On y trouvera, en effet, les stations d'échange des différents moyens de transport, parc de stationnement, une station terminus d'autobus et le nouveau terminus de la ligne de Métropolitain nº 3. Un important programme d'urbanisme comportant des commerces, des bureaux et divers équipements sport, hôtels, foyers, etc... assurera un environnement urbain à l'ensemble routier. Plus tard, une voie rapide devrait relier directement cet important complexe aux quartiers centraux de Paris.

301. **Le réseau express régional.** Études des services techniques de la R.A.T.P.

L'accroissement des besoins en déplacement des habitants de la région parisienne nécessite un développement corrélatif de la capacité de transport. Il sera assuré en majeure partie par le renforcement du réseau de transport en commun et, notamment, du métropolitain. Des lignes nouvelles vont être créées. Le souci du confort des usagers, et de la réduction de leur temps de transport au minimum a conduit à la conception du réseau express régional pénétrant dans Paris et desservant les principaux nœuds du métropolitain. Il fallait éviter les nombreuses ruptures de charge. Il faut souligner que par ailleurs ces nouvelles lignes régionales serviront d'ossature aux urbanisations nouvelles. La première ligne du R.E.R. : Boissy-Saint-Léger-Saint-Germain-en-Laye est en cours de travaux.

302. **L'Aérotrain « Bertin ».**

Les progrès techniques considérables qu'il a été possible d'enregistrer en si peu de temps dans la technique des aéroglisseurs soulignent qu'ils sont d'une nature très différente de celle des autres moyens de transport. La formule de l'aéroglisseur permet d'aller à la fois dans le sens d'un très grand accroissement des vitesses et dans celui de la simplification technologique.

303. **Étude d'aménagement architectural du centre de Paris.** R. Lopez et M. Holley, architectes. 1963.

Projet prenant pour point de départ la jonction du plateau Beaubourg et du terrain des Halles libéré pour créer en première tranche une opération dont le contour économique avait pour le cœur de Paris un poids équivalent à celui des commerces déplacés ultérieurement, l'opération pouvant être répétée jusqu'à la gare du Nord autour d'un grand espace vert central.

II. — PROJETS THÉORIQUES.

304. **Projet d'aménagement du quartier des Halles.** A. Laprade, architecte. 1957/66.

L'idée directrice est de créer, sans toucher aux maisons anciennes, qu'on envisage de rénover, un vaste lieu de rencontre, de distraction et de culture entre le quartier du Palais-Royal et le Marais.

Des jardins en gradins enjambent les rues Saint-Denis et Saint-Martin, ainsi que le boulevard Sébastopol.

Paris aurait là son grand centre de tourisme.

305. **Relevé de maisons anciennes du quartier des Halles.** A. Laprade, architecte.

Dessins non terminés de maisons anciennes relevées dans le quartier des Halles et devant figurer dans un carnet de croquis en préparation sur la rive droite de la Seine.

306. **Plan de la ligne urbaine et rurale** pour la mise en valeur et la sauvegarde du quartier des Halles. C. Charpentier, architecte.

Ce plan, se basant sur un inventaire des richesses architecturales, propose la conservation et la restauration d'ensembles urbains. Il indique les différentes zones d'activités spécifiques à chaque secteur : habitat, tourisme, culture, Université, artisanat, petits commerces, presses, etc... Le carreau des Halles débarrassé des pavillons deviendrait un jardin architecturé entouré de restaurants cafés, hôtels. Trait d'union entre le Palais Royal et le Marais, ce quartier doit garder son échelle, devenir un centre de rencontre et incarner « l'esprit de Paris ».

307. Projets du séminaire « Tony Garnier » pour l'aménagement du quartier des Halles. 1963.

Le séminaire « Tony Garnier » est un atelier de l'École Nationale supérieure des Beaux Arts qui dispense un enseignement de l'urbanisme pendant deux ans après la fin des études d'Architecture. La deuxième année est consacrée à l'étude pratique d'un grand programme d'actualité. En 1963, le thème proposé aux élèves était l'aménagement du quartier des Halles. Nous présentons trois exercices parmi ceux qui donnent les solutions les plus caractéristiques :

— Regroupement des administrations municipales et départementales. Guillien, Lelong, Guillaume.

— Centre Hôtelier parisien. Bocrié, Goguel, Mathieu.

— Proposition pour un« Paris vert ». Hess, Sodogandji, Soulier et Zahir.

308. Étude pour la rénovation d'un ilot du Marais (îlot de l'Hôtel Salé). A. Laprade. 1960.

309. Projet d'aménagement du quartier Saint-Germain-des-Prés. A. Gutton, architecte.

Il s'agit d'une étude de cheminements de piétons à l'intérieur des ilots de ce quartier d'une grande richesse architecturale. Certaines voies sont ainsi soustraites à la circulation des véhicules.

310. Projet d'aménagement de l'ilot de l'Institut de France. A. Gutton, architecte.

Cette étude effectuée en 1945 prévoit une extension de l'Institut de France dans le site du quartier.

311. Rénovation des quartiers avoisinant le canal Saint-Martin. G. Leclaire et Ph. Martin, architectes. 1960.

Il s'impose de ne pas laisser subsister à deux pas du centre de Paris des zones vétustes et saturées où s'enchevêtrent habitations et ateliers également insalubres. Il importe également de doter Paris de témoignages de notre époque. La présente étude n'a pour objet que de suggérer un essai de rénovation intéressant un secteur de la ville actuellement sordide, mais riche en possibilités inexploitées. Ce secteur intéresse les quartiers contigus au canal Saint-Martin, bassin de La Villette, confluent du canal de l'Ourq et du canal Saint-Denis, autant de voies d'eau qui lui confèrent une unité.

312. Un centre national d'architecture. Concours du Grand Prix de Rome. 1962.

Le thème du concours était un centre national d'architecture comprenant principalement : un musée, une bibliothèque, une cinémathèque, une photothèque, et un cercle des architectes à édifier sur l'îlot de l'église Saint-Séverin. Ce programme théorique a permis aux concurrents de présenter des conceptions diverses sur la rénovation d'un petit ensemble comportant un monument historique de valeur :

— Projet de J.-L. Roubert, élève de M. Deugler, Premier Grand Prix.

— Projet de G. Daher, élève de M. Zavaroni, Premier Second Grand Prix.

313. Les « quatre Champs-Élysées » de Paris. C. Lecœur, architecte. 1948.

Ce projet propose une restructuration du centre de Paris suivant une composition qui affirme les deux axes traditionnels N.-S. et E.-O. de Paris. Les quatre branches draineraient la circulation par de vastes artères égalant en largeur et en beauté celle d'entre elles qui existe déjà : la grande percée des Champs-Élysées. A la croisée de ces deux axes, une immense place jouxtant la Seine et entourée sur ses trois autres côtés par les façades monumentales que sont la colonnade du Louvre, les arcades de la rue de Rivoli, Saint-Merry et l'Hôtel de Ville. Ainsi serait mis en évidence le véritable cœur de Paris avec la clarté et l'ampleur des compositions antiques.

314. Paris « Capitale de l'Europe ». B. Zehrfuss, J. de Mailly et R. Camelot, architectes.

Paris est placé au croisement des grands axes de communication E.-O. et N.-S. de l'Europe occidentale. Il est depuis des siècles, le lieu géométrique de la diplomatie et de la politique européenne. Ce projet a pour objectif de proposer un cadre d'accueil aux services et au personnel des institutions européennes qui soit dignes de Paris.

315. « Paris sous la Seine. » P. Maymont, architecte.

L' « hexagone sacré » de Paris, que sa haute valeur architecturale et historique rend intouchable, manque toutefois d'équipements aujourd'hui indispensables à tout ensemble urbain. L'architecte propose de les rassembler dans un véritable centre urbain de quartorze niveaux sous la Seine sur une longueur de 4 kilomètres.

316. Projet d'aménagement de la place de la porte des Ternes. P. Maymont, architecte.

Une passerelle aérienne pour piétons isole leur cheminement de la circulation des véhicules et domine un ensemble de jardins avec pièces d'eau aménagés au centre du carrefour. Cette composition, en même temps qu'elle résoudrait un problème pratique de circulation, donnerait une architecture à cette place sans caractère.

317. Projet de restauration du parvis de Notre-Dame de Paris. P. Maymont, architecte.

Le parvis actuel est réduit à ses dimensions médiévales. Le reste de la surface est abaissé au niveau de la Seine. Les eaux du fleuve peuvent venir ainsi remplir un bassin dans lequel les tours de Notre-Dame se reflètent. Autour de ce bassin se développe un portique abritant sur deux niveaux des galeries marchandes, des cercles d'études, des cafés, etc. L'ensemble réaliserait au pied du prestigieux monument un vaste et vivant asile réservé aux piétons.

318. Projet de passerelle réunissant l'ile Saint-Louis a l'ile de la Cité. P. Maymont, architecte.

Ce projet présenté par l'association pour la sauvegarde et la mise en valeur du Paris historique consiste en une large poutre de béton précontraint de 70 m. de portée et de faible hauteur. La partie supérieure constitue la chaussée pour les piétons. De part et d'autre des emmarchements permettent d'accéder à un trottoir latéral placé en contrebas où les piétons flânent et s'arrêtent pour observer le va-et-vient des péniches sur la Seine et les paysages du vieux Paris.

319. Étude de la S.A.D.G. pour la circulation parisienne. M. Brière, R. Cazeneuve, F. Garnier, M. Give, E. Peray, architectes. 1962.

Ce groupe d'architectes a présenté en 1962 dans le cadre de la Société des Architectes diplômés par le Gouvernement (S.A.D.G.) un plan de circulation des véhicules pour Paris et la région parisienne proposant un remède à l'embouteillage actuel. Il consiste à choisir dans le riche réseau des voies urbaines existantes un quadrillage de voies orientés N.-S. et E.-O. Ces artères seraient aménagées à leurs carrefours suivant des niveaux séparés pour assurer une circulation continue.

320. Étude pour l'aménagement d'une circulation sous Paris. A. Laprade et Brasilier, architectes. 1962.

L'idée directrice de ce projet est d'améliorer de façon décisive la circulation nord-sud et est-ouest dans le centre de Paris, sans éventrer les quartiers historiques. Le réseau serait directement lié aux parcs de stationnement souterrains. Celui des Halles serait le plus grand de Paris (20.000 voitures).

321. Projet d'un réseau d'autoroutes souterraines a moyenne profondeur pour Paris. Groupes d'Études et de Coordination de l'Urbanisme souterrain (G.E.C.U.S.).

Depuis 1937 le G.E.C.U.S. s'est penché sur le problème de la circulation des véhicules dans Paris et a établi un réseau complet d'autoroutes souterraines qui comptent au total 115 km de voies. Ce réseau est en liaison avec 41 parcs souterrains pour 54.000 véhicules de réalisation.

322. Projet pour un ensemble de parcs souterrains de stationnement automobile dans Paris. — G.E.C.U.S.

Ce projet a été primé au concours ouvert par la Préfecture de la Seine en 1956. La plupart des parcs souterrains de stationnement réalisés ou en cours de réalisation dans Paris s'y rattachent.

323. Quai de la Rapée, aquatinte, par Edouard Righetti, 1960. — B.N., Est., AA 4.

324. La gare Montparnasse, vue par J. J. J. Rigal (1961). Eau-forte en couleurs. — B.N., Est., AA 4.

325. La Samaritaine, lithographie en coul. de Pierre-Eugène Clairin, 1964. — B.N., Est., AA 4.

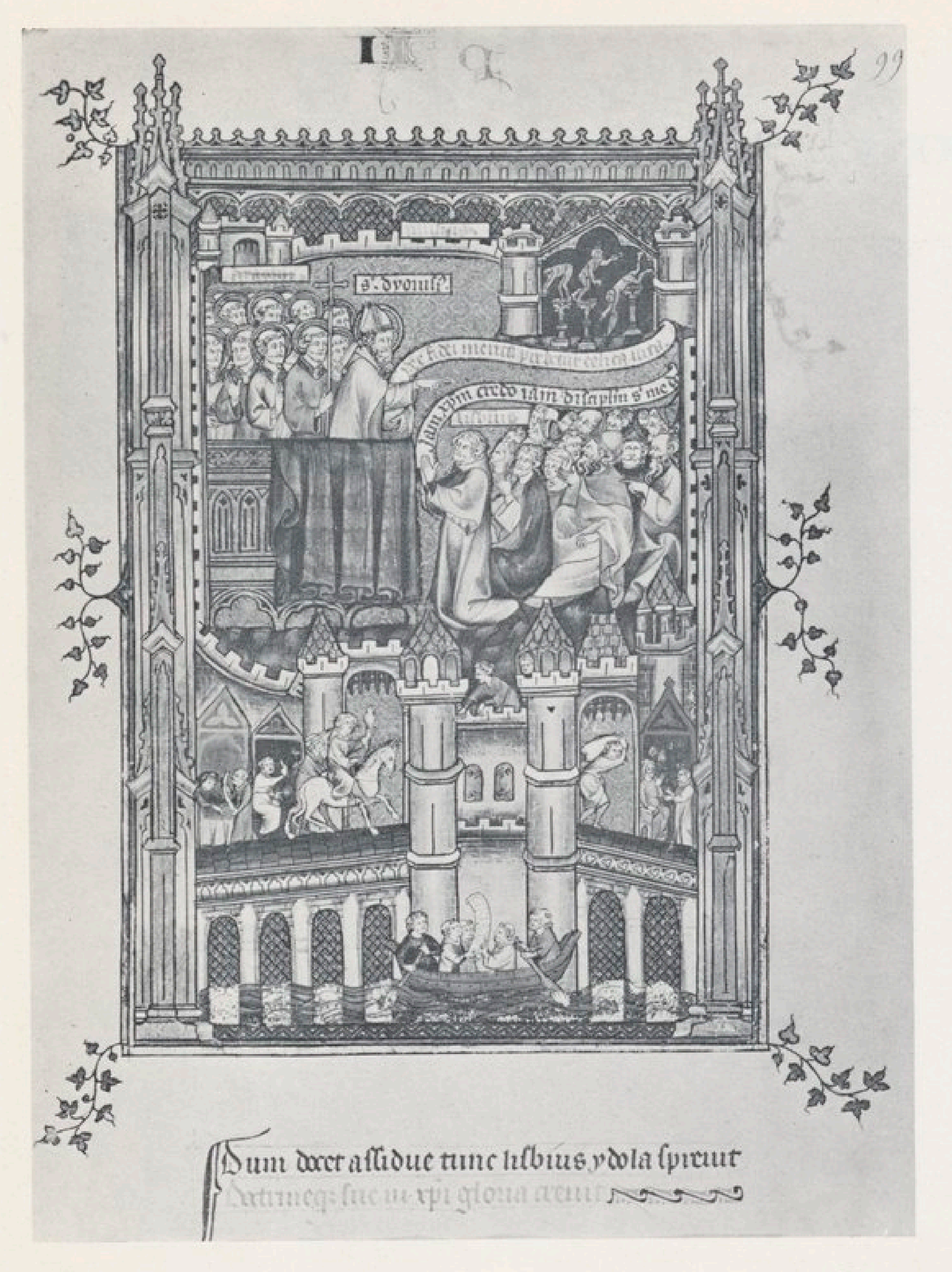
326. Le Grand Palais et le Cours-la-Reine en 1966. Peinture par Reynold Arnould. — Atelier de l'artiste.

A cette peinture se rattachent des dessins de Reynold Arnould, chargé d'aménager le Grand Palais en galerie d'expositions pour la Ville de Paris :
— Escalier d'honneur du paddok.
— Le pont Alexandre-III. Étude.

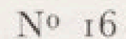
327. La place de la Concorde pendant les travaux de la voie souterraine quai des Tuileries-Cours-la-Reine. Peinture par Colette Pettier. — Atelier de l'artiste.

ILLUSTRATIONS

Les numéros renvoient aux notices du catalogue



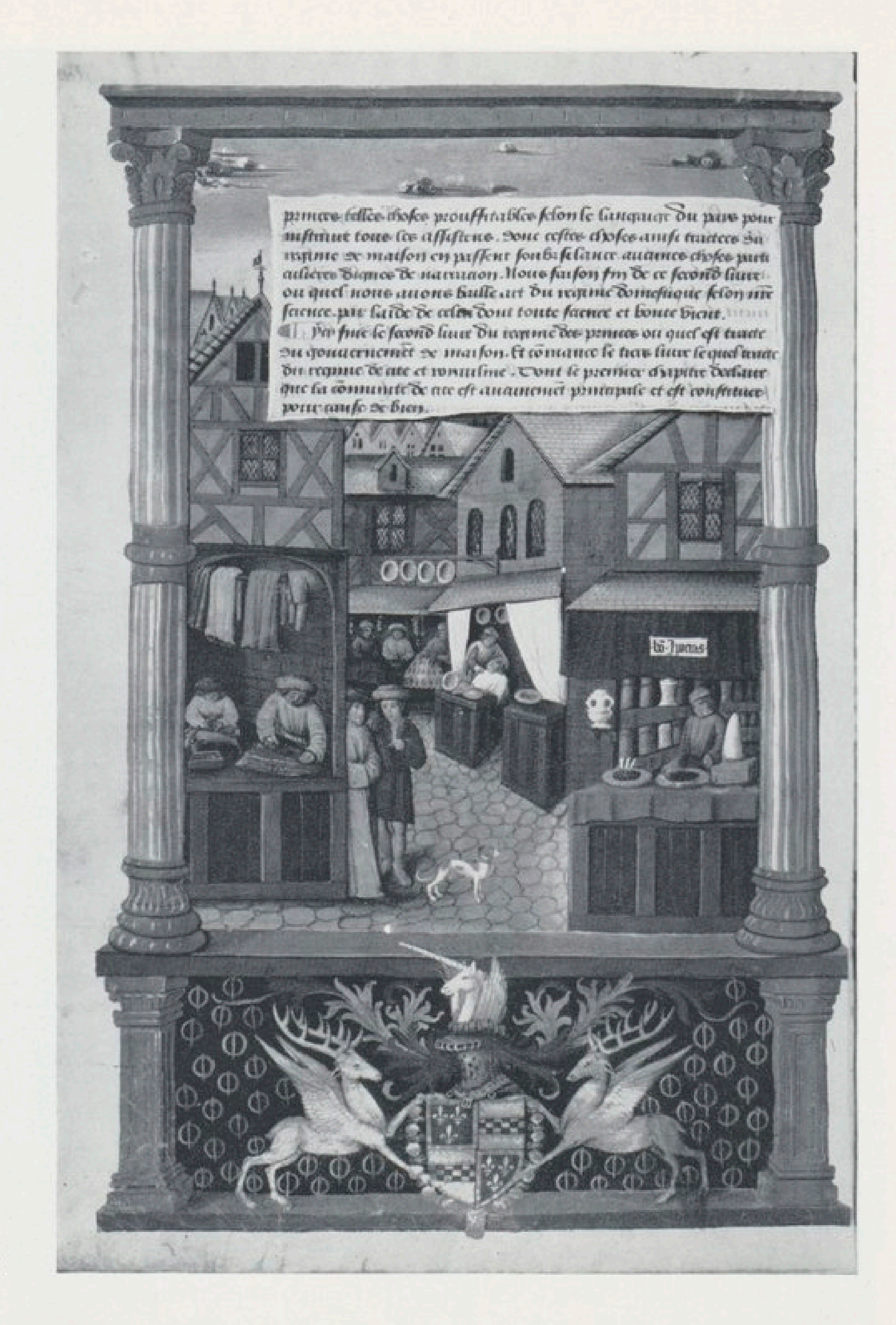
Nº 12



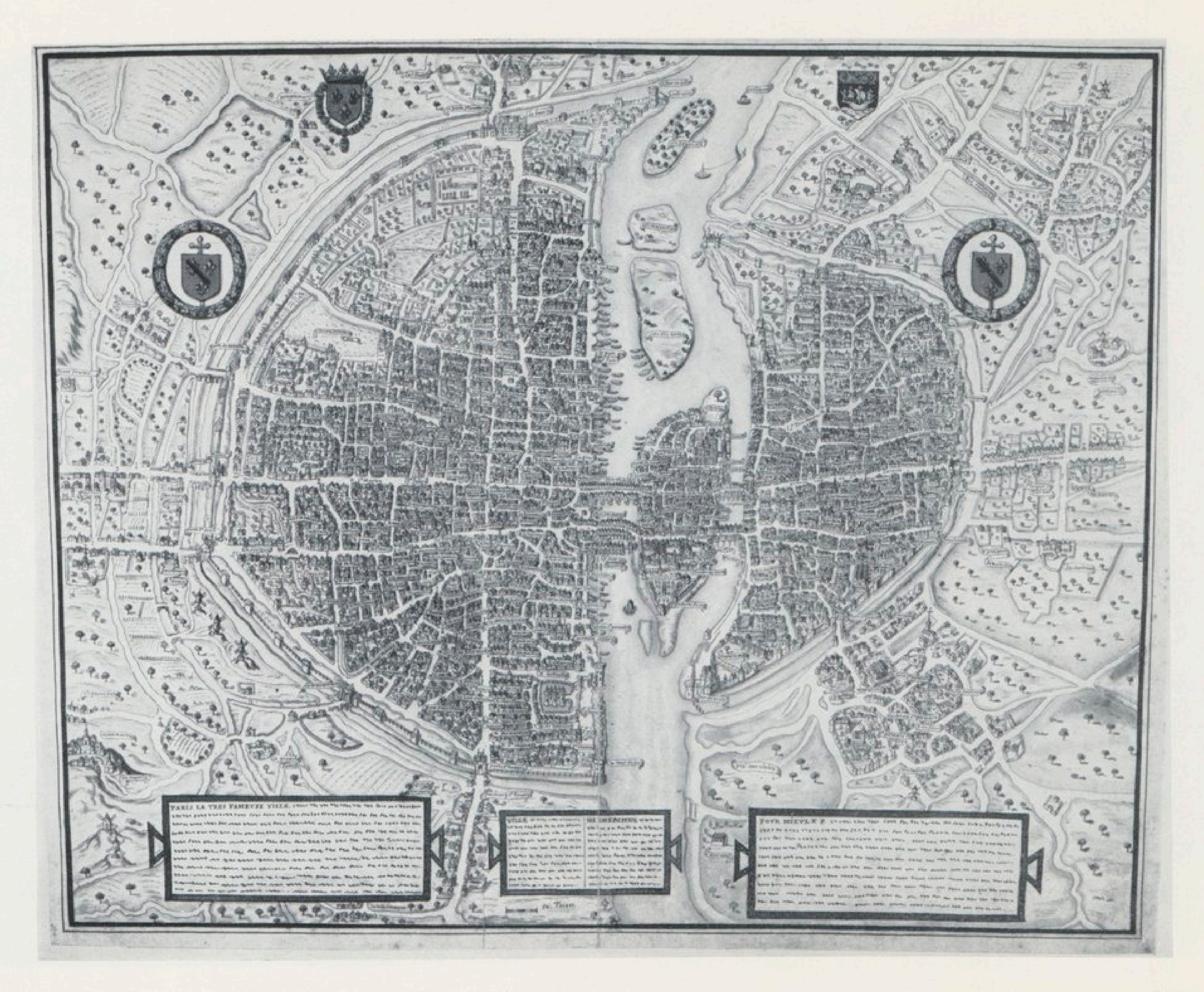
Nº 16



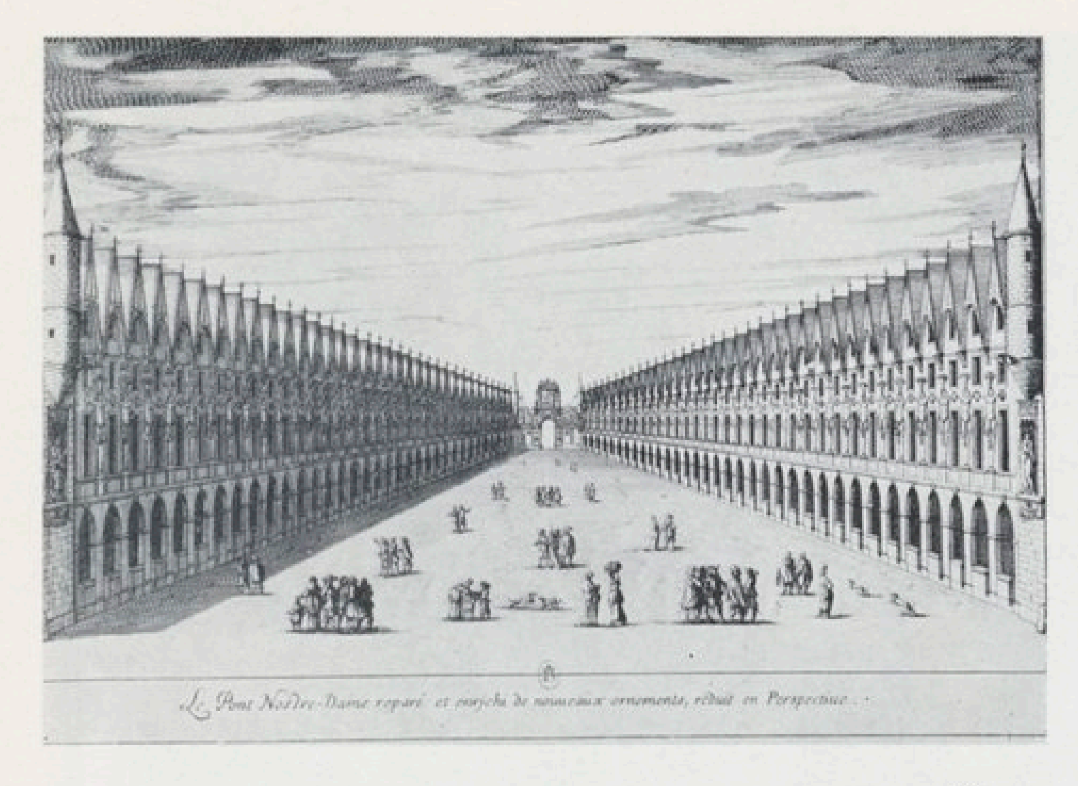



princes belles choses prouffitables selon le langaige du pays pour
instruire tous les assistens. Donc ces choses ainsi traictees du
regime de maison en passent soubz silence aucunes choses parti
culieres dignes de narration. Nous faison fin de ce second livre
ou quel nous avons baille art du regime domestique selon nre
science. par laide de celui dont toute science et bonte vient.
Cy fine le second livre du regime des princes ou quel est traicte
du gouvernement de maison. Et commance le tiers livre lequel traicte
du regime de cite et voisinage. Dont le premier chapitre declaire
que la communite de cite est aucunement principale et est constituee
pour cause de bien.

N° 22

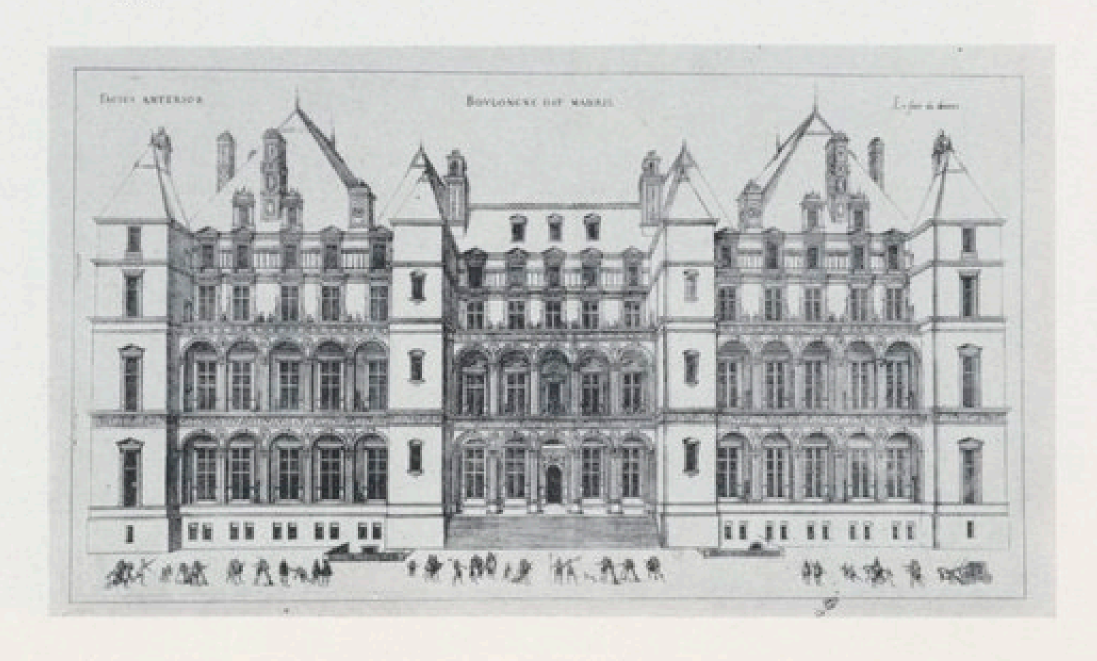


Nº 25


Le Pont Nostre-Dame reparé et enrichi de nouveaux ornements, réduit en Perspective.

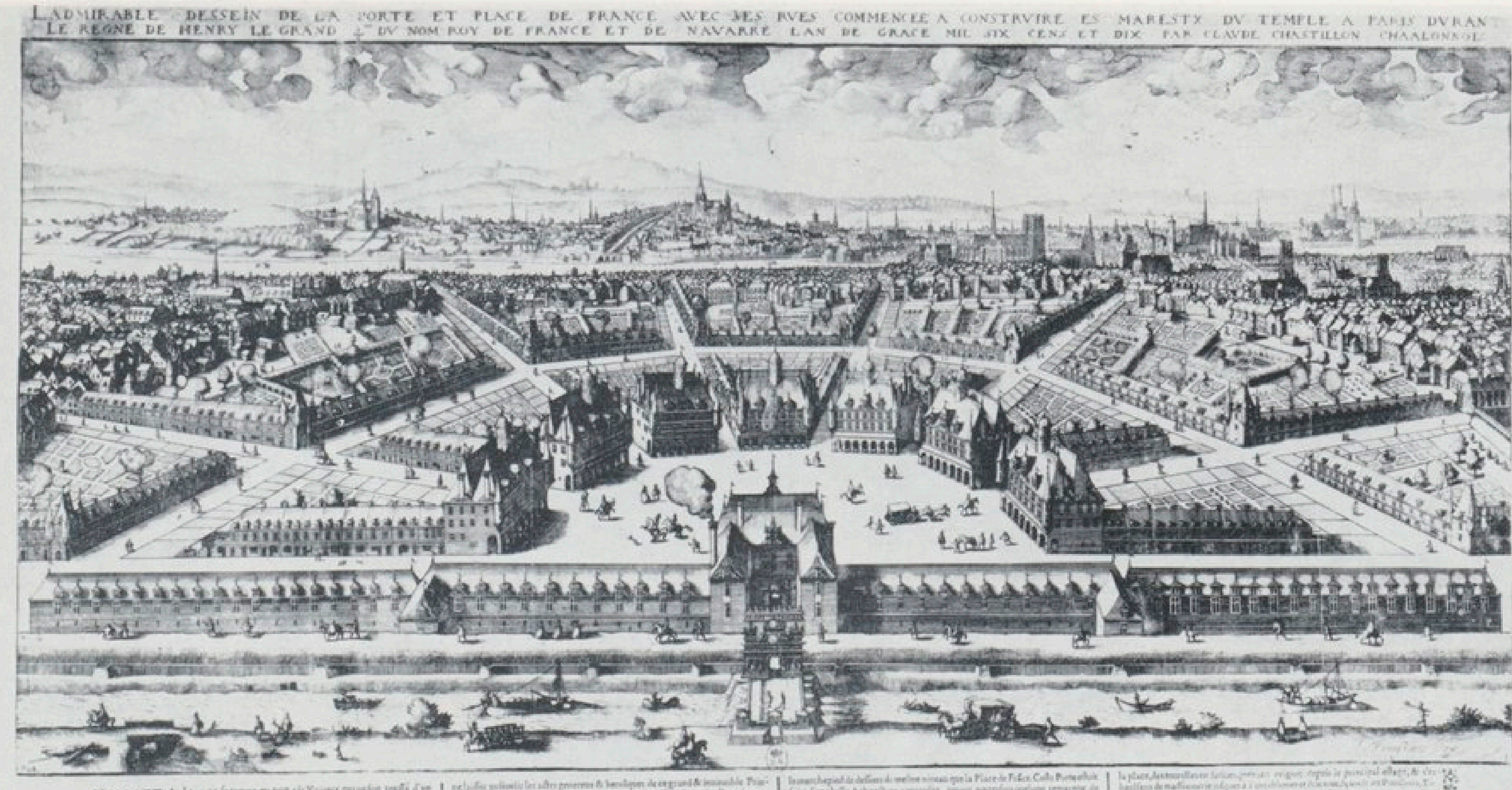
Nº 31

Nº 39

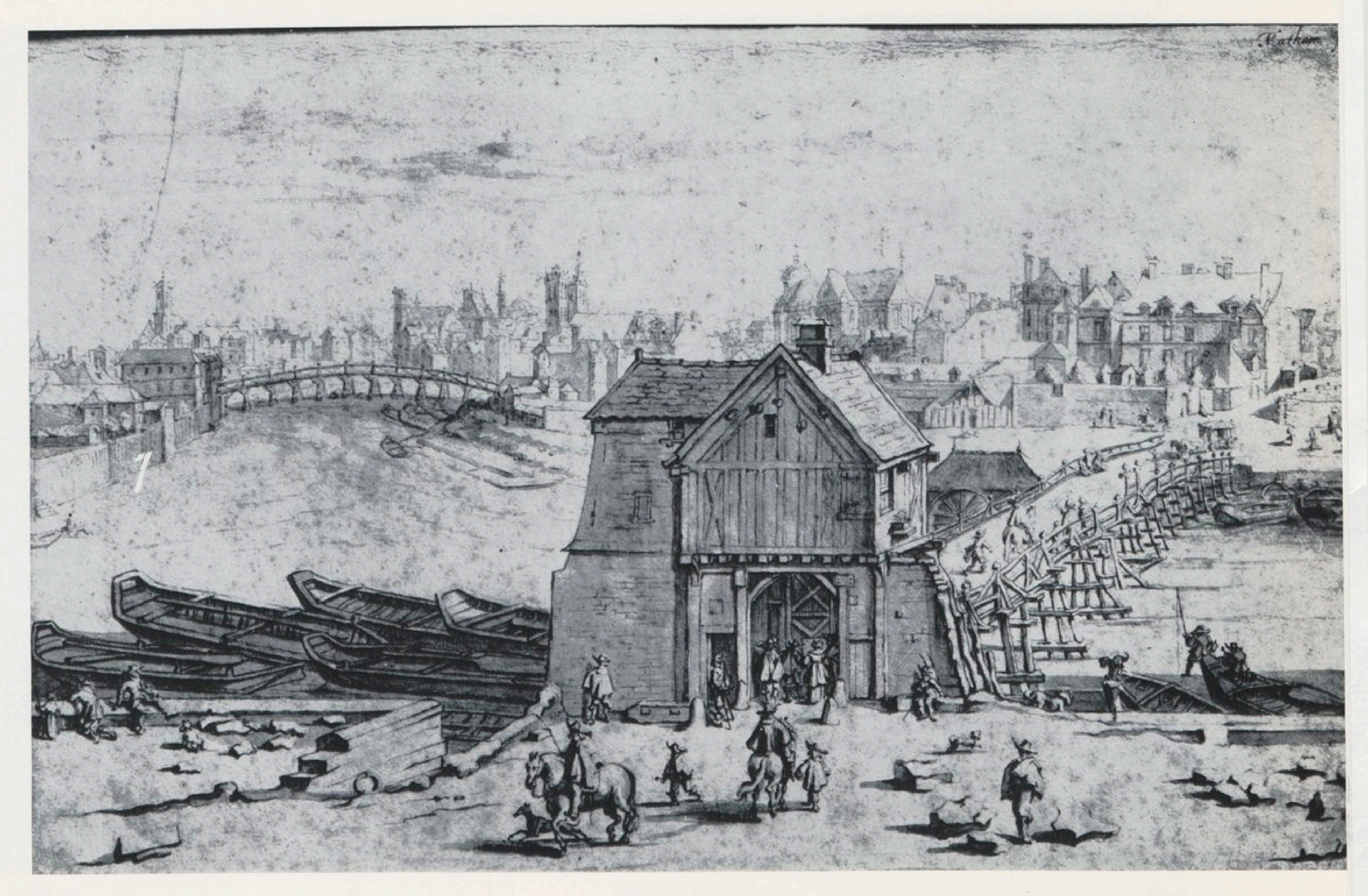



LE PONT NEUF
L'EMBARAS DE PARIS
Pour marcher dans paris ayés les yeux alertes,
Tenez de tous côtez vos oreilles ouvertes,
Pour n'être pas heurté culbutté ou blessé,
Car si vous n'ecoutez parmy le tintamarre,
Garre garre la bas Garre rengez vous garre,
Ou du haut ou du bas vous serez écrasé.
A Paris chez Nicolas Guérard Graveur ruë St. Jacques à la Reyne du Clergé proche St. Yves C.P.R.

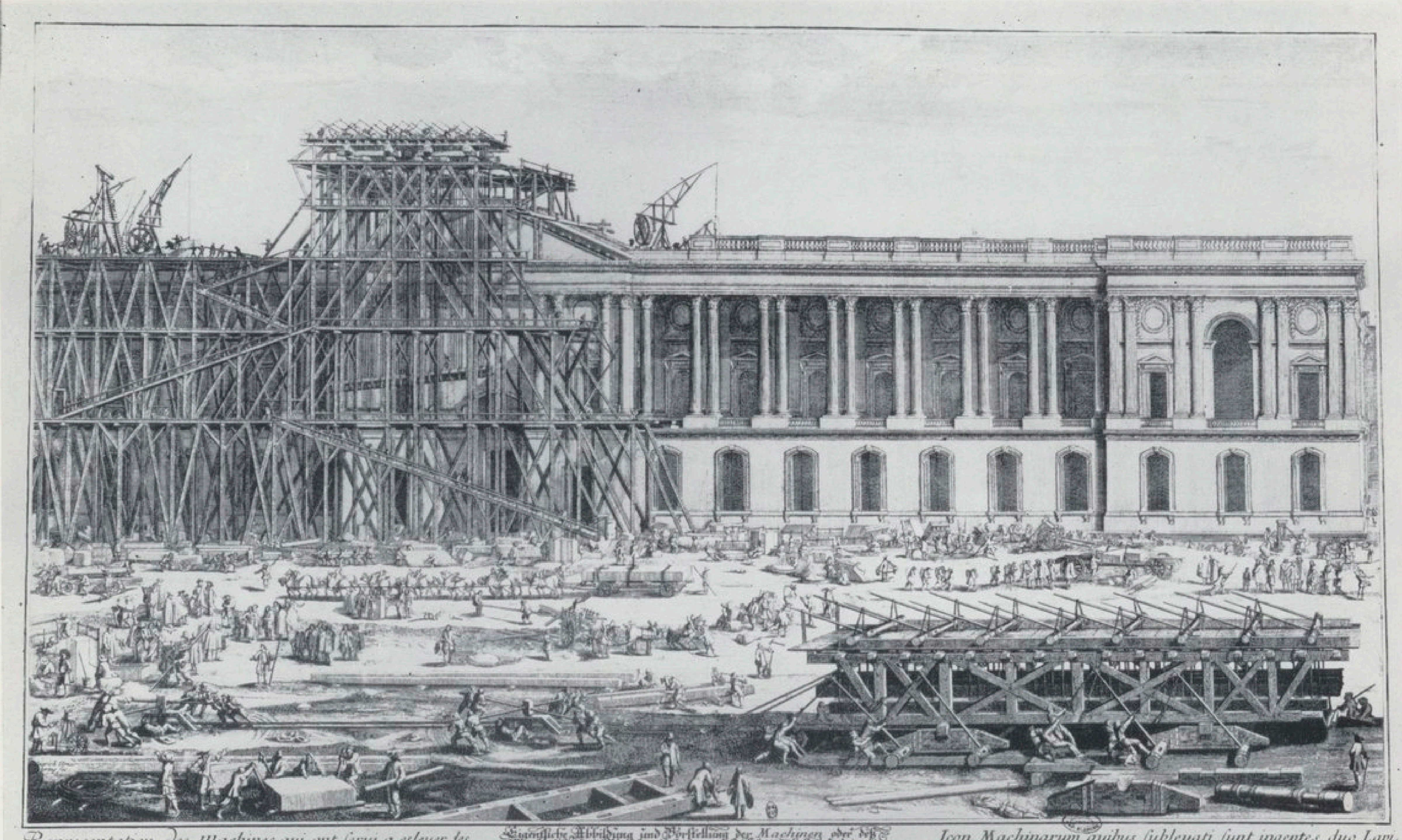
No 44 *bis*


LADMIRABLE DESSEIN DE LA PORTE ET PLACE DE FRANCE AVEC SES RVES COMMENCEE A CONSTRVIRE ES MARESTZ DV TEMPLE A PARIS DVRANT
LE REGNE DE HENRY LE GRAND 4.me DV NOM ROY DE FRANCE ET DE NAVARRE LAN DE GRACE MIL SIX CENS ET DIX PAR CLAVDE CHASTILLON CHAALONNOIS

Nº 47



Nº 56



Representation des Machines qui ont servi a esleuer les deux grandes pierres qui couurent le fronton de la principale entrée du Louure

Eigentliche Abbildung und Vorstellung der Machinen oder deß Werckzeugs und Gerüste, damit 2. große Stein erhoben und in die Höhe gebracht worden zu bedeckung deß fürnehmsten Eingangs oder Haupt-Thors ins Königl. Hauß zu Paris.

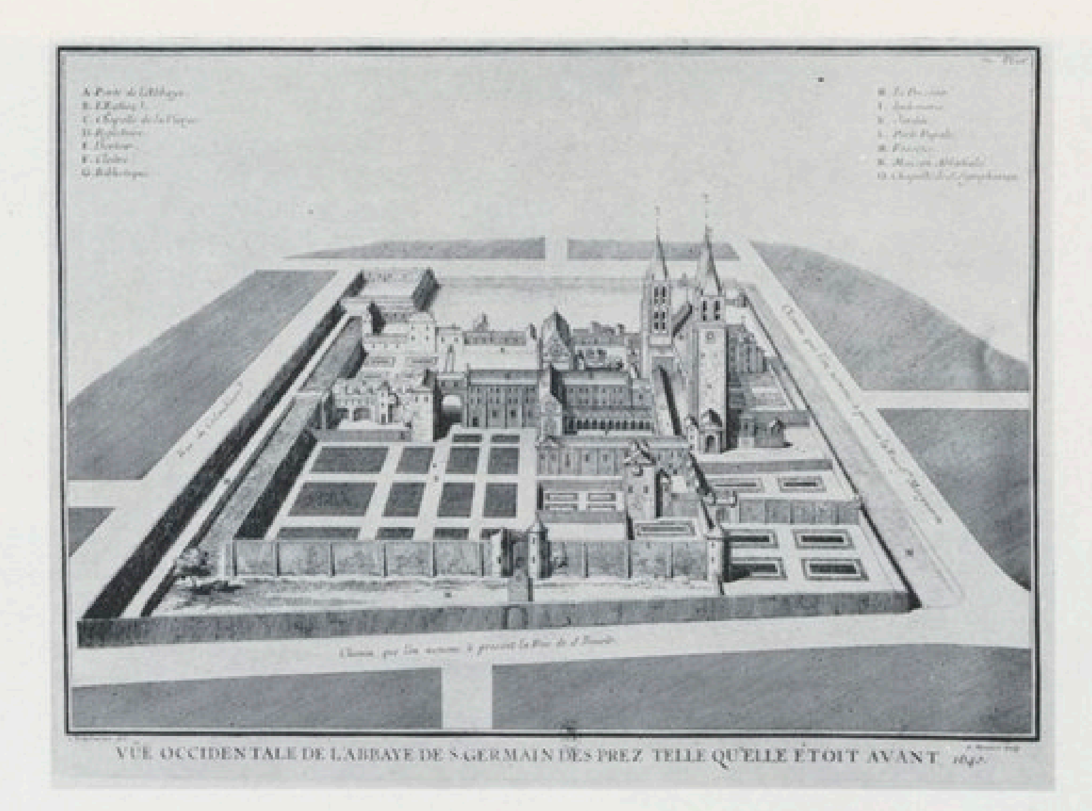
Icon Machinarum quibus subleuati sunt ingentes duo Lapides tympano majoris portæ Luparæ incumbentes.

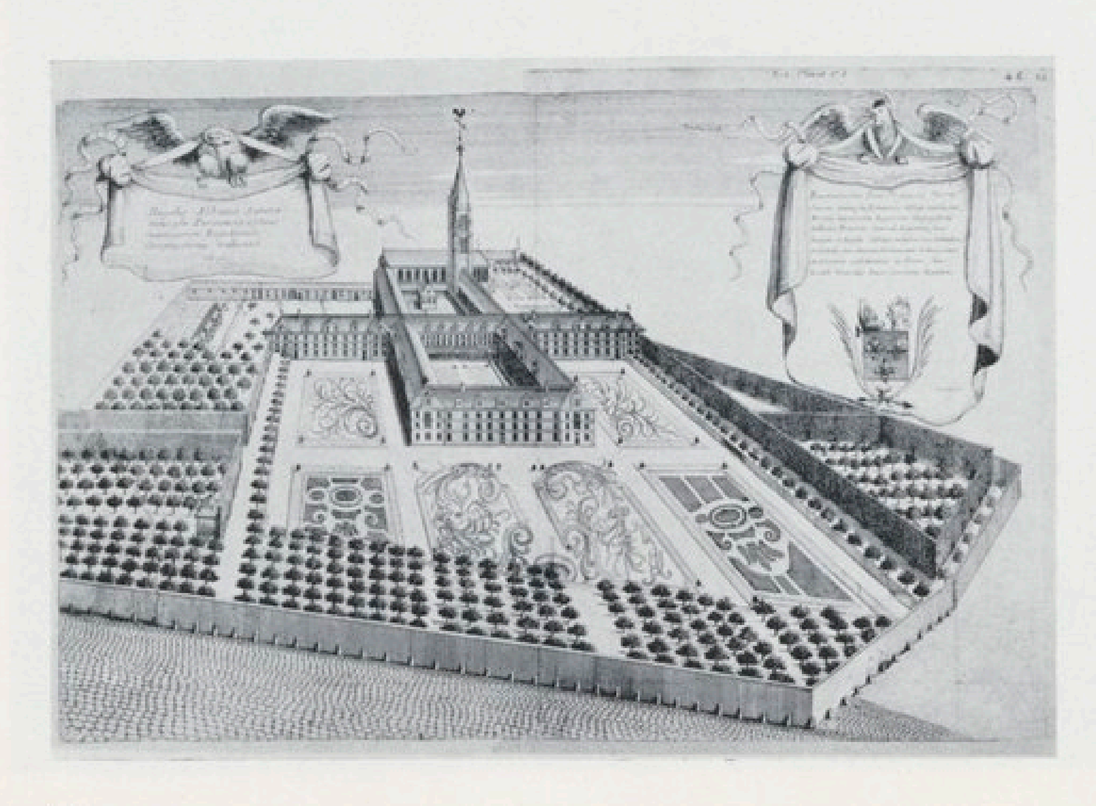
No 64

Nº 70



Nº 76 ▸

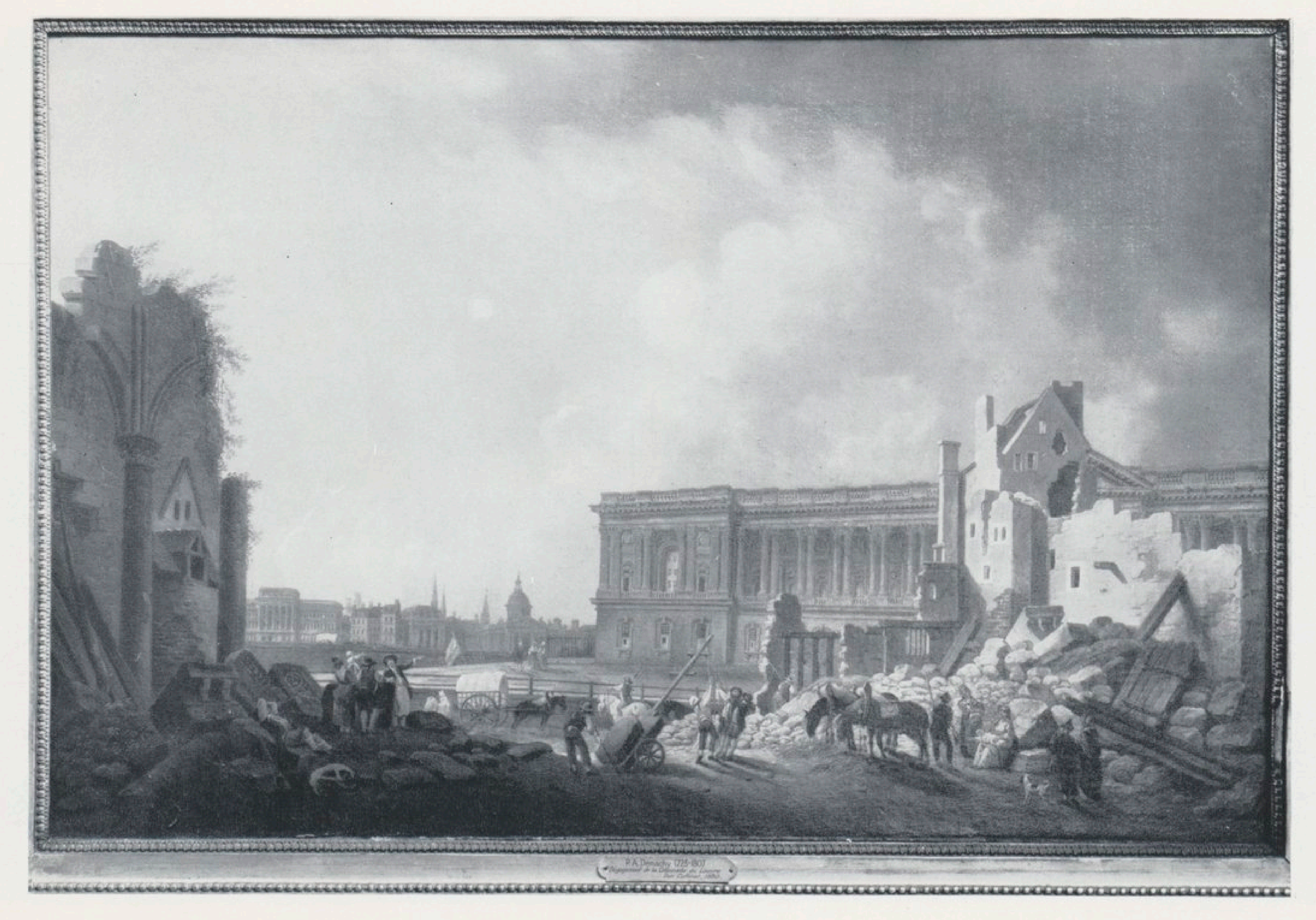




Nº 77



Nº 80



Nº 100



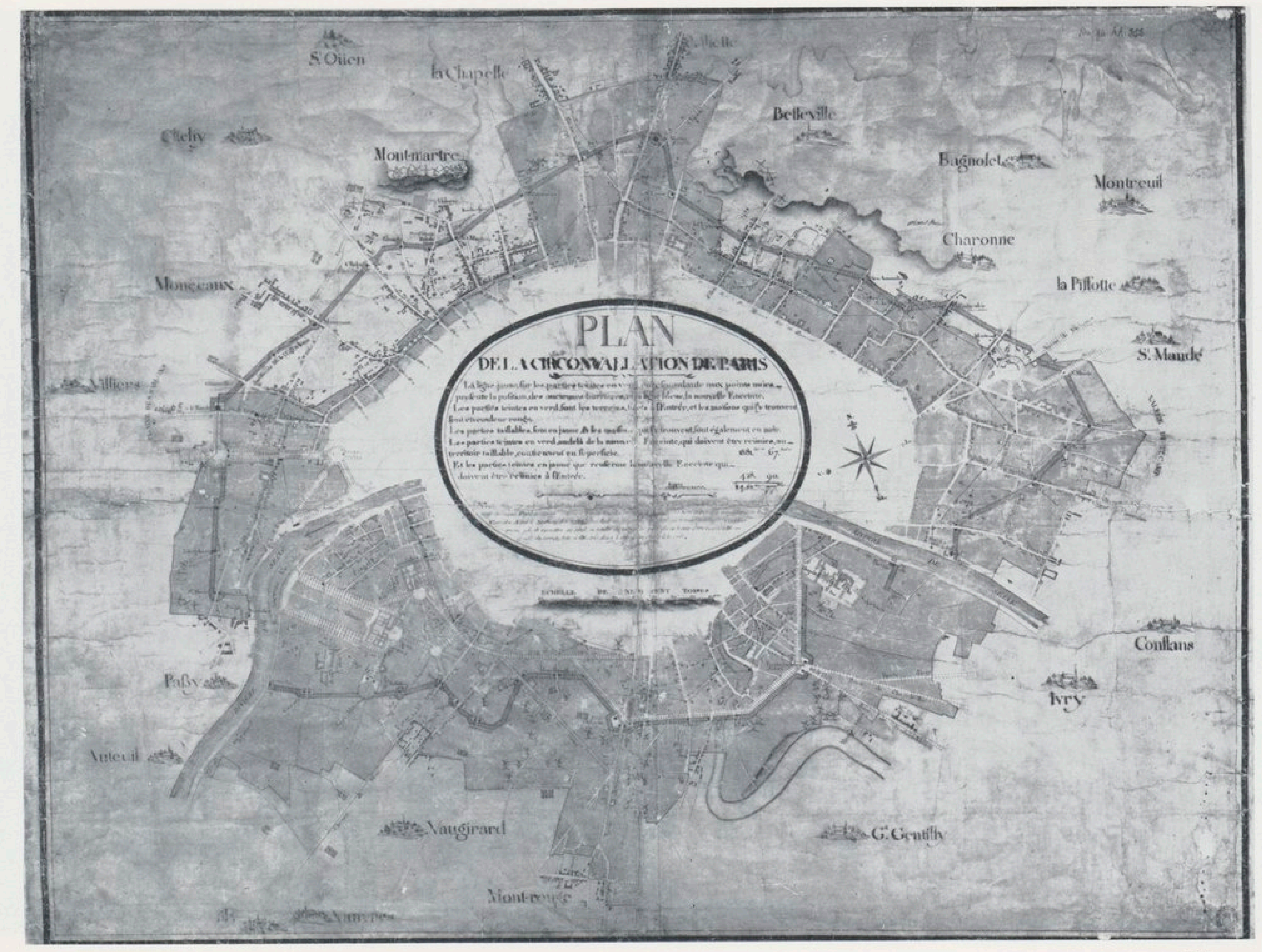
Nº 102



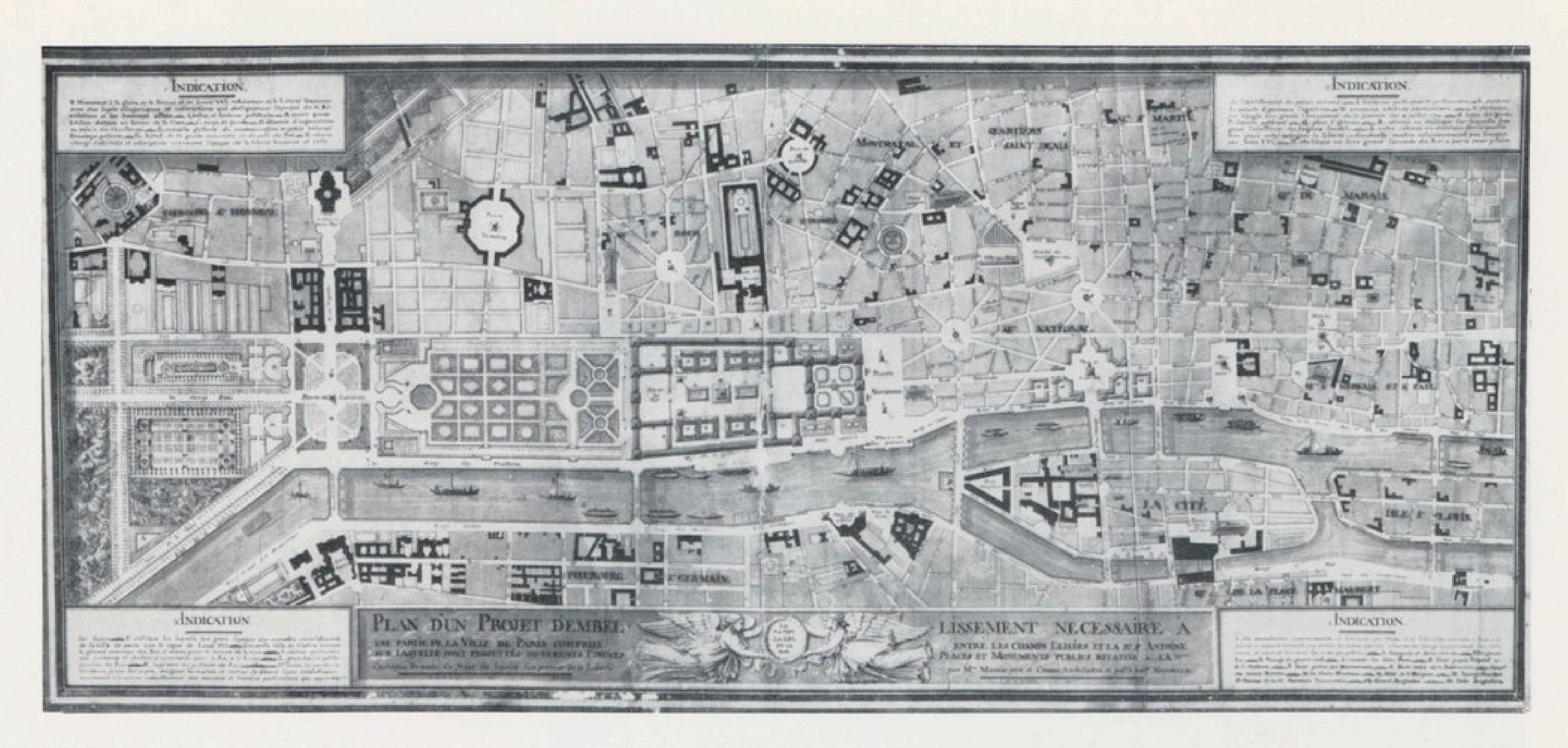
Nº 103



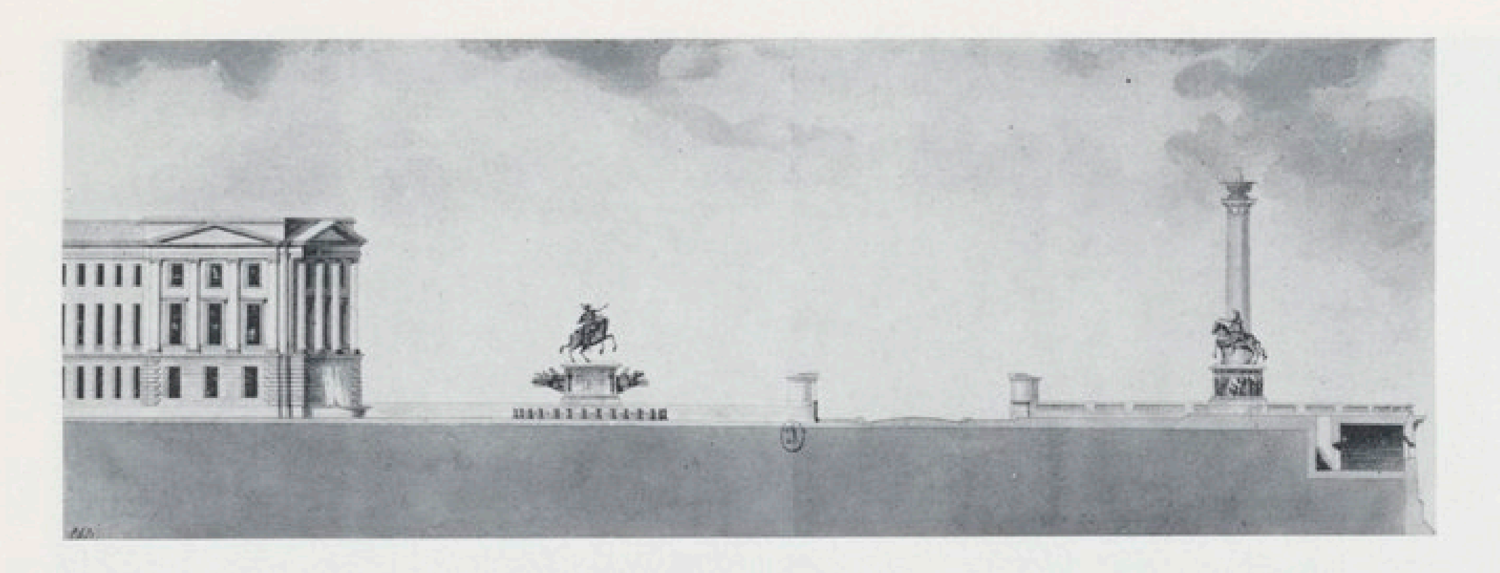
Nº 104

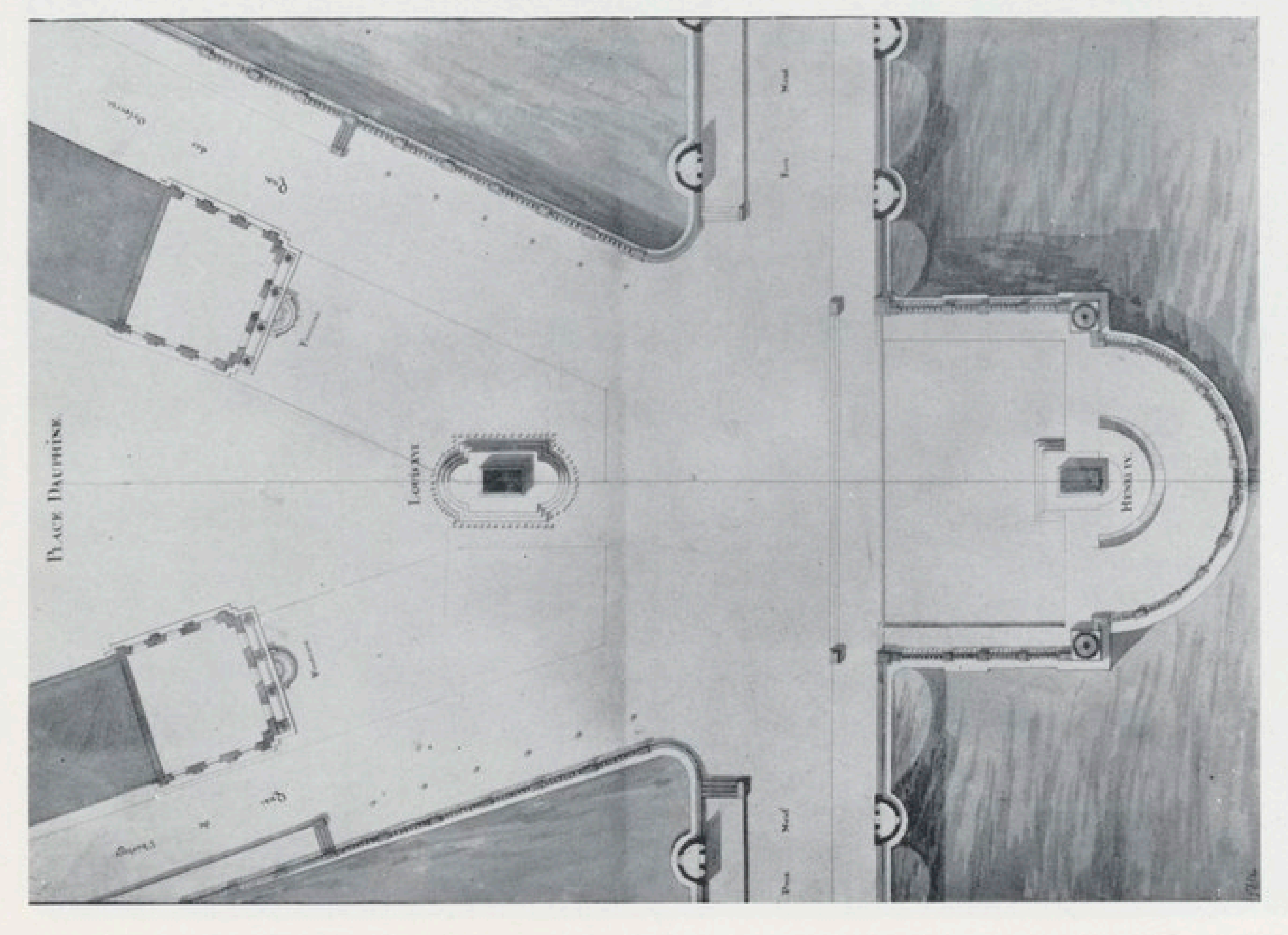

PLAN
DE LA CIRCONVALLATION DE PARIS
S.t Oüen
la Chapelle
Clichy
Montmartre
Belleville
Bagnolet
Montreuil
Charonne
la Pissotte
S.t Mandé
Monceaux
Villiers
Conflans
Ivry
Paßy
Auteuil
Vaugirard
G.d Gentilly
Montrouge

Nº 135

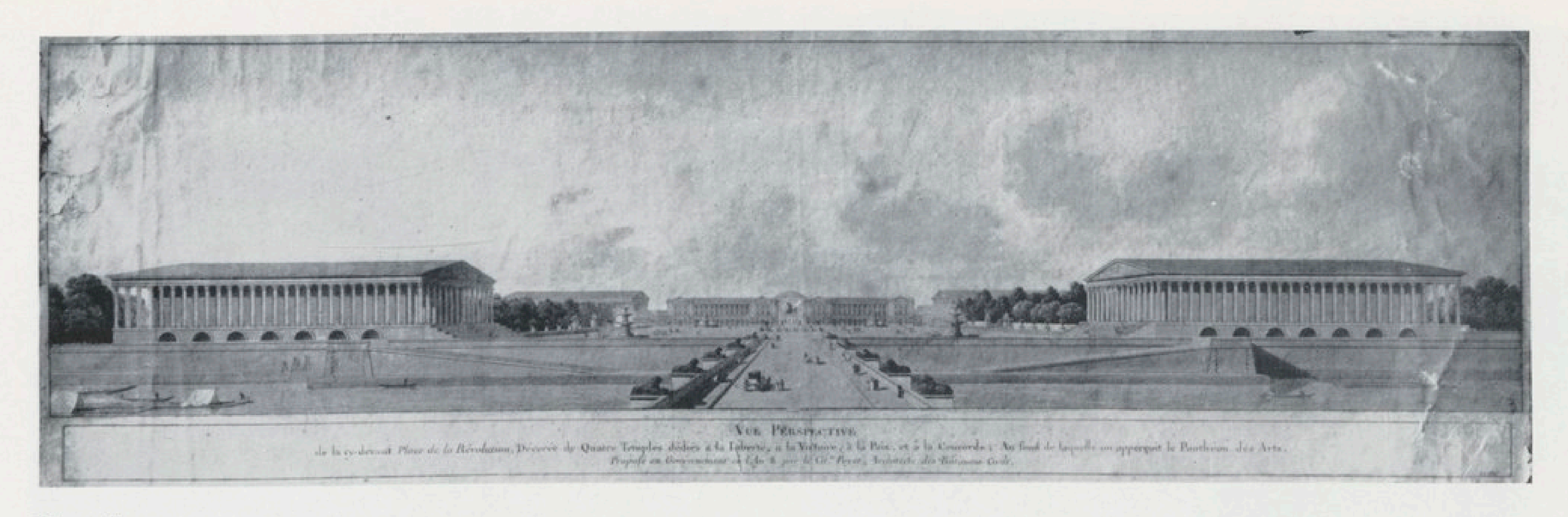

INDICATION
INDICATION
INDICATION
INDICATION
PLAN D'UN PROJET D'EMBEL LISSEMENT NECESSAIRE A
LA CITÉ

Nº 140

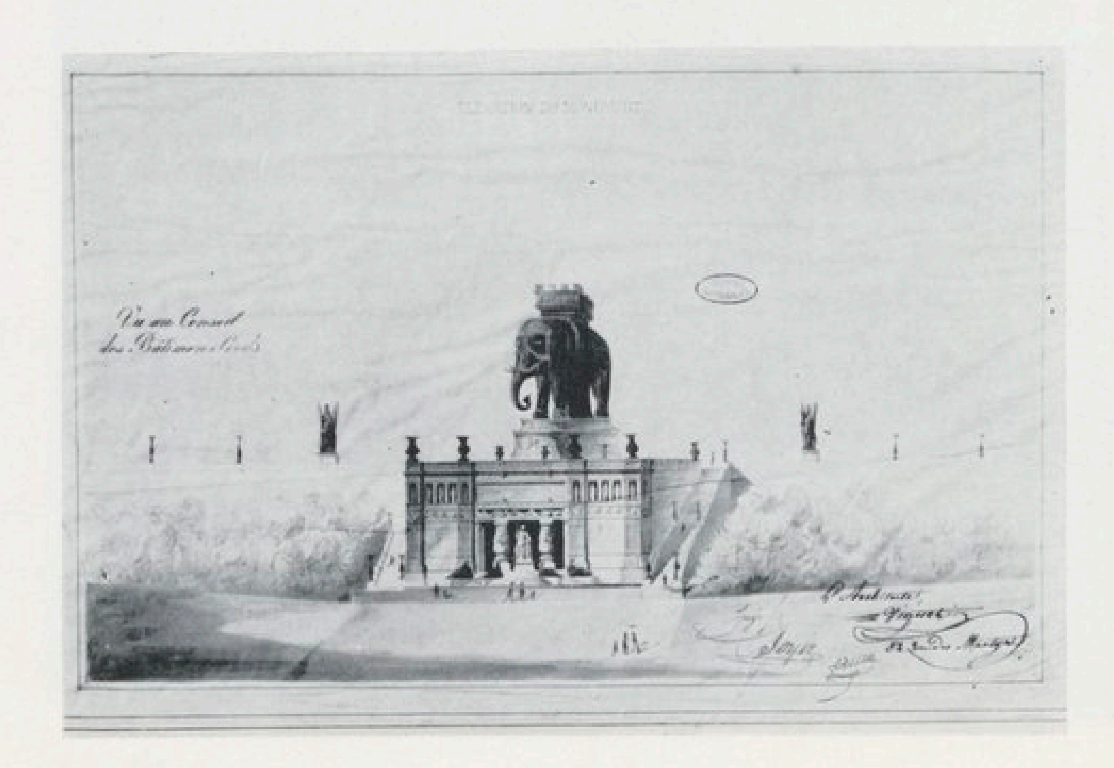




N° 144


VUE PERSPECTIVE
de la ci-devant Place de la Révolution, Décorée de Quatre Temples dédiés à la Liberté, à la Victoire, à la Paix, et à la Concorde ; Au fond de laquelle on apperçoit le Pantheon des Arts.
Proposé au Gouvernement en l'An 8 par le Cit.en Peyre, Architecte des Bâtimens Civils.

Nº 148

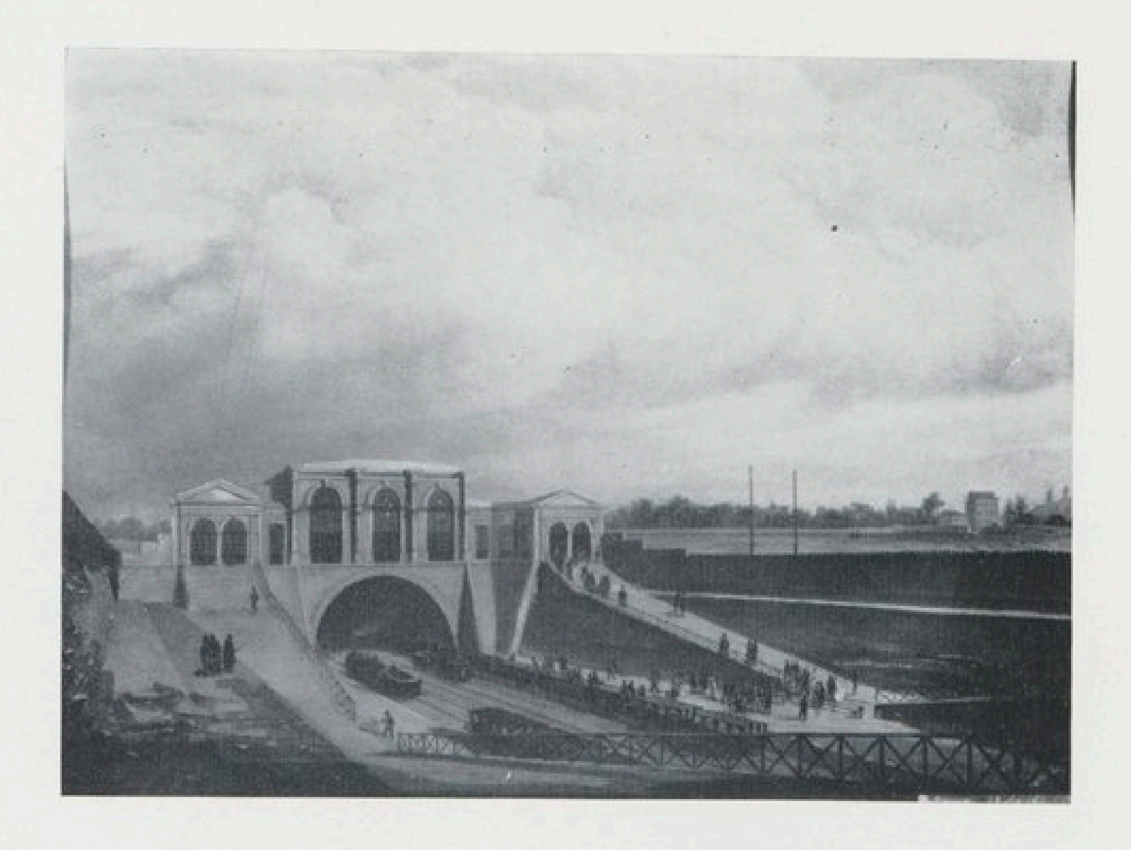

Vu au Conseil
des Bâtimens Civils

Nº 176



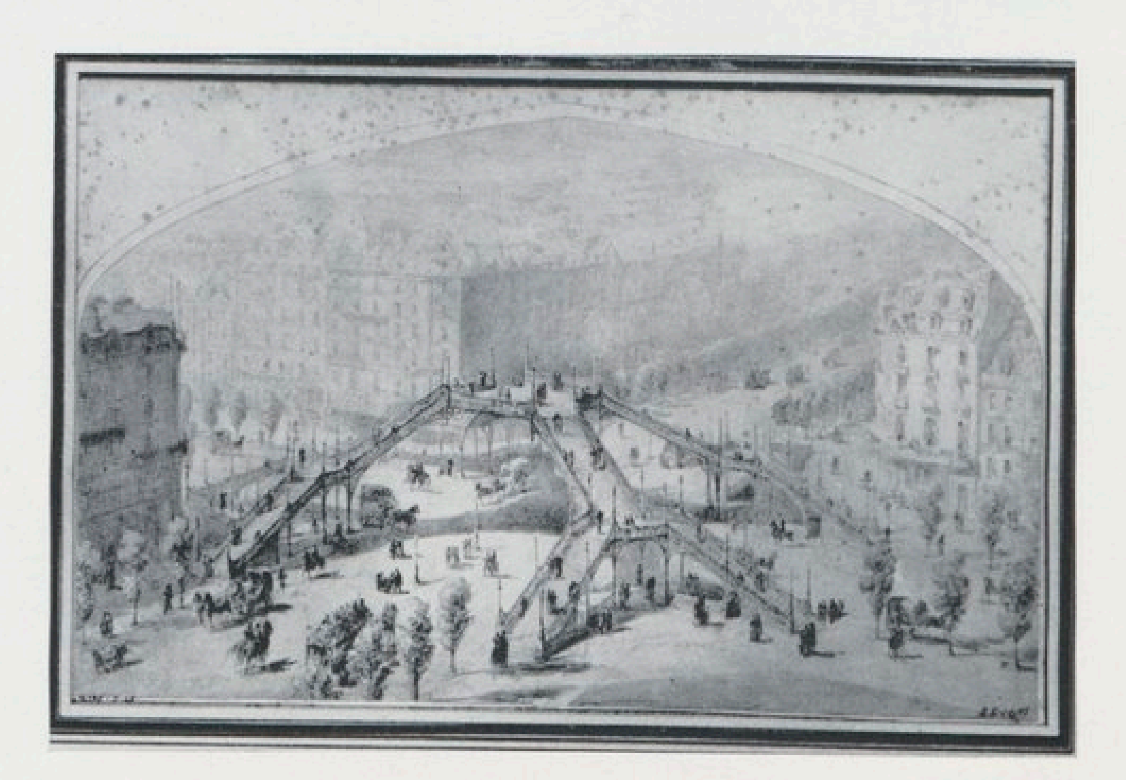
N° 155

N° 188 ▸





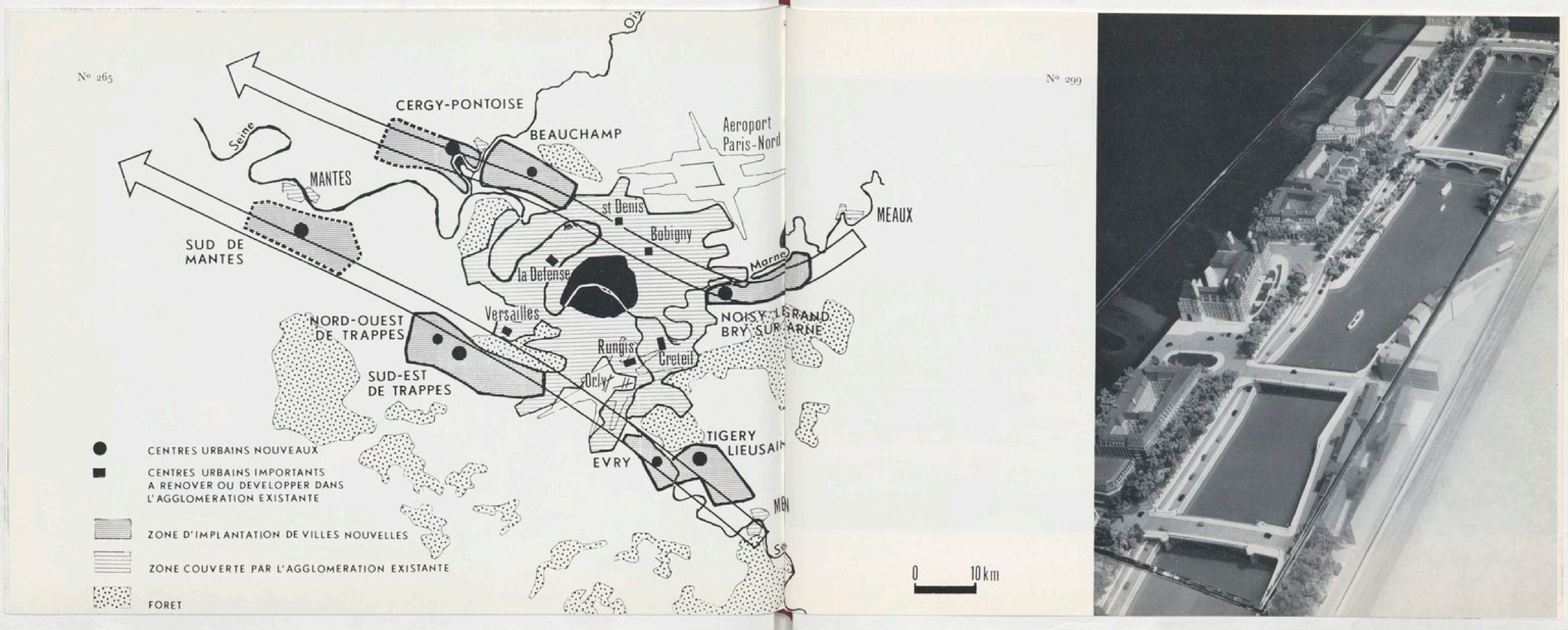
N° 167

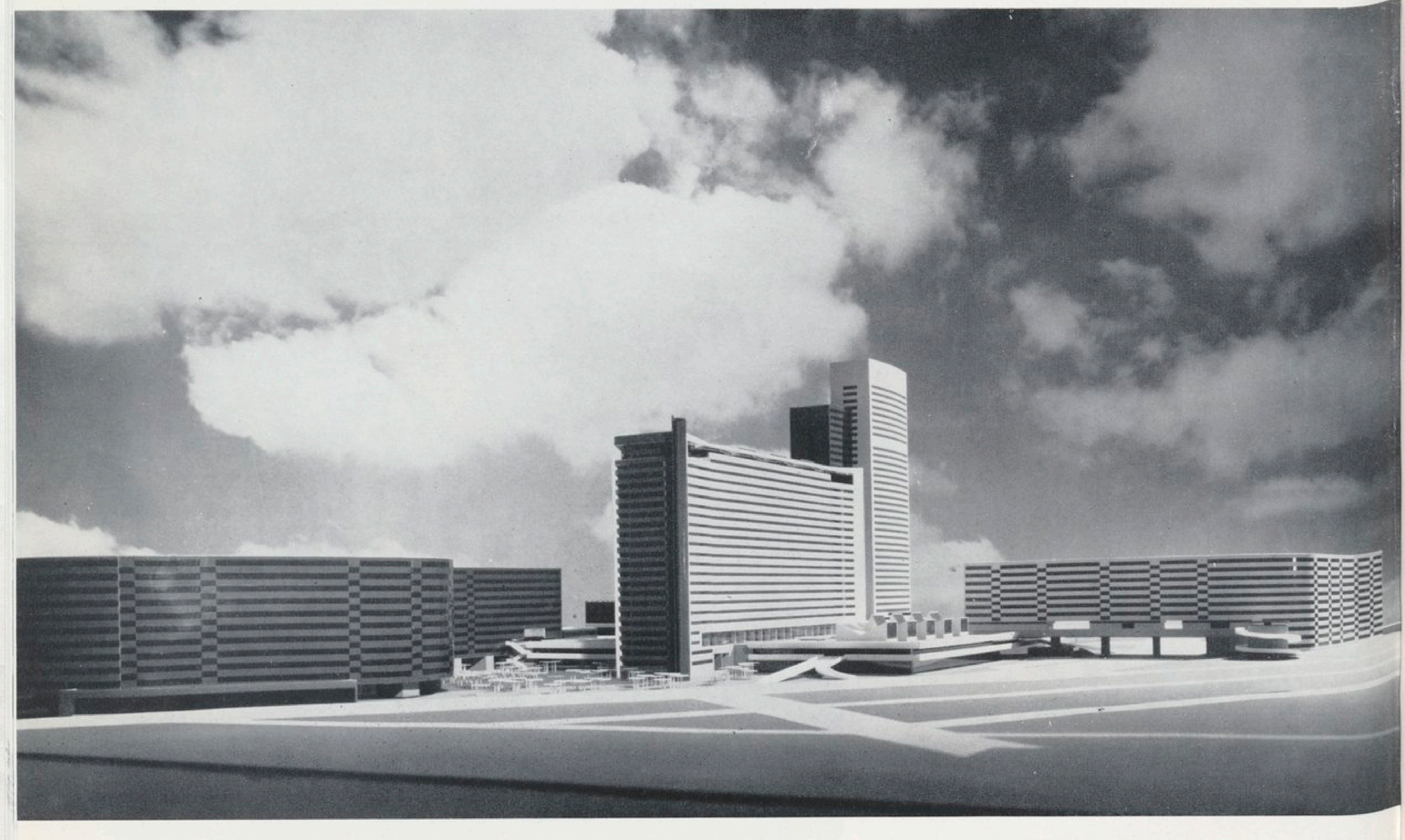


N° 221


CREIL
SENLIS
PONTOISE
MANTES
SAINT-GERMAIN
EN LAYE
LAGNY
VERSAILLES
RAMBOUILLET
CORBEIL
ARPAJON
MELUN
0 5 10 15 Km
ÉCHELLE : 1/400.000
N° 262
N° 282




CERGY-PONTOISE
BEAUCHAMP
Aeroport
Paris-Nord
Seine
MANTES
SUD DE
MANTES
st Denis
Bobigny
MEAUX
Marne
la Defense
Versailles
NORD-OUEST
DE TRAPPES
NOISY LE GRAND
BRY SUR MARNE
Rungis
Creteil
SUD-EST
DE TRAPPES
Orly
TIGERY
LIEUSAINT
EVRY
CENTRES URBAINS NOUVEAUX
CENTRES URBAINS IMPORTANTS
A RENOVER OU DEVELOPPER DANS
L'AGGLOMERATION EXISTANTE
ZONE D'IMPLANTATION DE VILLES NOUVELLES
ZONE COUVERTE PAR L'AGGLOMERATION EXISTANTE
FORET
0
10 km



Nº 292

TABLE DES MATIÈRES

Préface, par M. Étienne Dennery V

Liste des Prêteurs. XIII

I. Les enfances de Paris. 1

II. Les derniers Valois. 5

III. L'œuvre des trois premiers Bourbons 9

IV. Le XVIIIe siècle 17

V. La Révolution et l'Empire 23

VI. Restauration et Monarchie de juillet 27

VII. Napoléon III et Haussmann 31

VIII. La IIIe République 37

IX. Paris de demain. 41

A. — *Projets pour une solution d'ensemble*. 42

B. — *Les projets relatifs à un aménagement partiel*. 45

Le Paris d'aujourd'hui vu par les artistes. 51

Illustrations. 53

Achevé d'imprimer le 15 juin 1966
sur les presses de l'Imprimerie Tournon et Cie,
20, rue Delambre, Paris-14e

Dépôt légal : nº 1265, 2e trimestre 1966.

Photographies : Service photographique de la Bibliothèque Nationale (documents B.N.).
Studio Josse-Lalance (documents des Archives Nationales et du musée Carnavalet).



